

Google-Übersetzung des nachfolgenden Originaltextes aus der LaRegion vom 7. September 2024

Erneuerung der Seilbahnen, hier der Zeitpunkt und die Möglichkeiten

di David Leoni

Der Kanton, der die Gemeinde beim Sanierungsprojekt der beiden Werke abgelöst hat, plant, die Verdasio-Rasa in den ersten Monaten des Jahres 2026 in Betrieb zu nehmen

Projekte für den Seiltransport im Centovalli, der Kanton skizziert die Trasse. Sowie die Roadmap. Die „Revitalisierung“ der Seilbahnen Verdasio-Rasa und Intragna-Pila-Costa mit modernen Systemen, die das ganze Jahr über Einwohner und Touristen befördern sollen, scheint endlich auf dem richtigen Weg zu sein. Dies geht aus einem kürzlichen Treffen zwischen Vertretern des Territorialdepartements, der Gemeinde Centovalli, Pro Rasa und Campo Rasa hervor, das den Beamten des Kantons (der zusammen mit seinen Beratern und Planern für die Umsetzung der Interventionen verantwortlich war) diente, der die Führungsspitze von Centovallino ersetzt, um die nächsten Schritte zu veranschaulichen. Wie uns der Bürgermeister von Centovalli, Michele Turri, bestätigt hat, werden die Arbeiten zum Ersatz des derzeitigen alten Verdasio-Rasa-Werks im Herbst 2025 beginnen, wenn es keine Probleme gibt, und die Fertigstellung dürfte etwa sechs Monate dauern. Die Gemeinde muss ihrerseits bis Ende dieses Jahres mit der Vorbereitung der notwendigen Änderung des Bauantrags fortfahren.

Kein Gehweg, stattdessen ein Aufzug

Die kantonalen Pläne sehen jedoch einen Verzicht auf das ursprünglich von der Gemeinde konzipierte Projekt vor. Es wird keinen viel diskutierten Zugangsteg geben (mit der von der Tessiner Gesellschaft für Kunst und Natur angefochtenen Anhebung der Abfahrtsstation Verdasio auf das Niveau der Parkplätze an der Kantonsstraße), sondern der Fokus wird auf einer Modernisierung liegen Eingriff in die bestehende Infrastruktur. Der offensichtlich angepasste und modernisierte Abfahrtsbahnhof bleibt also dort, wo er jetzt ist; Das Gleiche gilt für denjenigen, der in großer Höhe in Rasa ankommt und gut in den geschützten Kern integriert ist. Bei den beiden Kabinen, die die Verbindung gewährleisten, handelt es sich um das Doppelmayr-Modell Omega V, das Platz für 8 Personen bietet. Nachdem wir daher die bisherige Idee verworfen haben, originale Panorama-„Touristenfänger“-Kabinen moderner Konzeption in Betrieb zu nehmen, bleiben wir bei einem einfacheren Design. Auch an der Streckenführung sind keine Änderungen geplant, die Talstation wird jedoch mit einem Aufzug ausgestattet, der sie mit dem darüber liegenden Parkplatz verbindet, um auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität einen bequemen und praktischen Zugang zu ermöglichen. In diesem Fall ist auch FART in die Diskussion involviert, da der Aufzug auch die Benutzer der Station Centovallina bedienen wird.

Ein beispielloser „Überflug“ über die Intragna-Pila-Costa

Anders verhält es sich jedoch mit dem anderen (inzwischen für die Nutzer außer Betrieb genommenen) System, das Intragna mit den Weilern Pila und Costa verbindet und in jüngster Zeit Gegenstand zahlreicher Diskussionen und Kontroversen zwischen Behörden und Ferienhausbesitzern war Vergangenheit. In diesem Fall wurde das damals vom Ingenieur Reto Canale (Erfinder des berühmten Stanserhorn-CabriO) entwickelte Projekt einer Seilbahn mit einer Luftüberquerung auf halber Strecke bestätigt. Es ist bereits in einer fortgeschrittenen Entwurfsphase geplant, die Standardkabinen (die für Touristen nicht sehr attraktiv sind) zu ersetzen und den Nutzern eine Weltneuheit zu bieten. Zwei unverzichtbare Arbeiten, um das Gebiet attraktiver zu machen: Einerseits für Touristen die Sanierung der Strukturen auch unter Sicherheitsgesichtspunkten und die Erweiterung der bestehenden Dienstleistungen; andererseits nachhaltiger und lebenswerter für diejenigen, die sich entschieden haben, in den Weilern zu leben und dort zu arbeiten. Wir erinnern Sie daran, dass das Parlament im Jahr 2017 einen Finanzierungskredit von 11,7 Millionen Franken für die Erneuerung der beiden Seilbahnen bewilligt hatte.

Rinnovo delle funivie, ecco tempistica e scelte

di David Leoni

Il Cantone, subentrato al Municipio nel progetto di riqualifica dei due impianti, conta di mettere in servizio la Verdasio-Rasa nei primi mesi del 2026

Progetti per il trasporto a fune nelle Centovalli, il Cantone traccia la rotta. Come pure la tabella di marcia. La ‘rivitalizzazione’ con moderni impianti delle funivie Verdasio-Rasa e Intragna-Pila-Costa, pensate per trasportare i residenti e i turisti tutto l’anno, sembra finalmente lanciata sul giusto binario. È quanto scaturito da un recente incontro tra rappresentanti di Dipartimento del Territorio, Municipio di Centovalli, Pro Rasa e Campo Rasa, servito ai funzionari del Cantone (che si è preso a carico, con i suoi consulenti e progettisti, la realizzazione degli interventi sostituendosi all’esecutivo centovallino) a illustrare i prossimi passi. Come confermatoci dal sindaco di Centovalli Michele Turri, se non vi saranno intoppi i lavori di sostituzione dell’attuale vetusto impianto Verdasio-Rasa saranno avviati nell’autunno 2025 e dovrebbero richiedere circa 6 mesi per la consegna. Il Comune, da parte sua, dovrà procedere all’allestimento della necessaria variante della domanda di costruzione entro la fine di quest’anno.

Nessuna passerella, al suo posto un lift

I piani cantonali, tuttavia, prevedono l’abbandono del progetto a suo tempo pensato dal Municipio. Non ci sarà la tanto discussa piattaforma-passerella d’accesso (con elevazione della stazione di partenza di Verdasio a livello dei posteggi della strada cantonale, contestata dalla Società ticinese per l’arte e la natura) ma ci si focalizzerà su un intervento di svecchiamento delle attuali infrastrutture. Quindi la stazione di partenza, ovviamente adeguata e modernizzata, rimarrà dov’è ora; idem per quella di arrivo in quota, a Rasa, ben integrata nel nucleo protetto. Per quel che riguarda le due cabine che assicureranno il collegamento, saranno del modello Omega V della Doppelmayr, in grado di trasportare 8 persone. Scartata quindi l’idea, antecedente, di mettere in servizio delle originali cabine panoramiche “acchiappaturisti” di moderna concezione, si resta su un design più semplice. Non sono previsti nemmeno ritocchi del tracciato, mentre la stazione a valle sarà munita di un lift che la collegherà al parcheggio soprastante, in modo da permettere a persone con problemi motori un comodo e pratico accesso. In questo caso nel discorso è coinvolta anche la Fart, visto che l’ascensore servirà anche l’utenza della stazione della Centovallina.

Un inedito ‘sorvolo’ sulla Intragna-Pila-Costa

Discorso diverso per quanto attiene, invece, l’altro impianto (oggi fuori servizio per l’utenza), quello che collega Intragna con le frazioni di Pila e Costa, oggetto di non poche discussioni e polemiche tra autorità e proprietari di rustici in un recente passato. In questo caso, il progetto a suo tempo elaborato dall’ingegner Reto Canale (ideatore della famosa Stanserhorn-CabriO) di una funivia con incrocio aereo a metà percorso è stato confermato. Già in avanzata fase di progettazione, prevede di sostituire le cabine standard (poco attraenti per i turisti) regalando, agli utilizzatori, una novità in prima mondiale. Due opere indispensabili per rendere più attrattivo il territorio: da un lato per i turisti, riqualificando le strutture anche in termini di sicurezza e ampliando i servizi presenti; dall’altro più sostenibile e vivibile, per chi ha scelto di abitare nelle frazioni e lavorarci. Ricordiamo che per il rinnovo delle due funivie il Parlamento aveva stanziato nel 2017 un credito di finanziamento di 11,7 milioni di franchi.