

Lodevole  
**CONSIGLIO COMUNALE** della  
**CITTÀ DI LUGANO**  
Palazzo Civico  
**6900 LUGANO**

## **MOZIONE**

per una funivia  
**MONTE BRÈ-MONTE BOGLIA**

Lugano, 16 luglio 2008

### **Lugano Città turistica**

*Si converrà che il turismo luganese, anche se in discreta ascesa, è lontano dai livelli e dalla fama conosciuti nell'immediato dopoguerra quando i turisti inglesi in particolare, nel corso della bella stagione riempivano per lunghi periodi i numerosi alberghi di prim' ordine che Lugano allora poteva vantare.*

*La regina del lago Ceresio poteva offrire all'Europa una struttura alberghiera di tutto rispetto, che regalava ai fruitori di un turismo elitario moderni confort al passo con i tempi, che orgogliosamente aggiunti ad una tranquillità di vita ed a una garantita sicurezza, opzioni non sempre riscontrabili in altre stazioni di vacanza da noi poco lontane, facevano della bella località lacuale uno dei tanti fiori all'occhiello del turismo svizzero.*

*Oggi, all'inizio del terzo millennio, oltre all' inimitabile bellezza di un golfo che la natura ci ha regalato, ad un lago che spetta a noi e alle future generazioni conservare nel migliore dei modi possibile, la Lugano di sempre può contare su una corona prealpina di monti tra i quali il Monte Brè, raggiungibile con una strada carrozzabile o con la storica funicolare ora di proprietà del Comune, sicuramente un compendio indispensabile sotto il quale si distende la Città del piano. Per non parlare del San Salvatore, raggiungibile da Paradiso con la ripida funicolare o con il sentiero pedonale che parte da Ciona presso Carona, altro simbolo intoccabile di un paesaggio stupendo al quale tutti i luganesi tengono in modo particolare.*

*A ridosso del Monte Brè (925 m ), collegato da un lieve avallamento entro il quale è adagiato comodamente l'omonimo Paese ( 800 m ), villaggio seguito da una lunga ripida ma dolce salita, si erge il Monte Boglia ( 1560 m ), dalla cima del quale nei giorni migliori si gode una vista "mozza fiato" sui laghi lombardi e sulle Alpi. All'orizzonte, in fondo a sud est il Monte Rosa (4634 m ). A nord del Boglia, i Denti della Vecchia, suggestiva Catena dolomitica; piu' in basso il Passo San Lucio, che marca il confine tra Svizzera e Italia; e di seguito il Gazzirola ( 2116 m ), per gli italiani Garzirola e il Monte Bar (1816 m ), tutte mete queste facili raggiungibili da sentieri non molto impegnativi tra i quali fa eccezione "ul sentee di mocc" e "ul canalon", uniche vie possibili per raggiungere il Sasso Grande, la cima più alta dei Denti della Vecchia con i suoi 1491 m.*

*Oggi giorno sarebbe ingeneroso dire che Lugano ha smarrito completamente la sua vocazione turistica. Lugano è sempre la Regina del Ceresio, ma purtroppo i tempi sono cambiati, e di molto ! Semplicemente, il turismo per noi non è più quello vacanziero di allora.*

*Lugano può contare in prevalenza su soggiorni di corta o media durata. A suffragare quanto vado dicendo basti sapere che nel 2007 il pernottamento medio per persona sull'arco dell'anno si è fissato in 2,2 notti.*

*Il turismo degli affari, favorito da un terziario forte a livello internazionale, ha oramai il sopravvento su un turismo popolare di massa oggi quasi scomparso. Ciò è anche dovuto al fatto che Lugano è oramai una Città internazionale e come tale una Città cara.*

*La strategia adottata dal Municipio e condivisa dal Consiglio comunale per una politica di sviluppo lungimirante che completerà un importante tassello con la realizzazione del Nuovo Centro Culturale sul sedime dell'Ex Palace-Hotel, potrebbe continuare con l'edificazione di un nuovo Palacongressi. Ciò solo per quanto attiene al turismo culturale e congressuale, visto che altri importanti obiettivi sono già stati annunciati, molto ambiziosi ma certamente realizzabili a patto che la congiuntura del prossimo ventennio si mantenga sempre su livelli per noi favorevoli.*

*È pertanto mia personale convinzione che in questo futuro scenario di gran qualità dove la nuova Lugano potrà contare anche su un "nuovo turismo", dove per far fronte alle aspettative di un turismo internazionale globale si dovranno realizzare nuove strutture alberghiere di alto livello, si debba valorizzare al massimo tutto quanto una natura generosa ha saputo creare attorno a Lugano, sito già favorito da un lago che pian piano sta ritornando azzurro come il cielo. In questo futuro ideale contesto, la **FUNIVIA VIA MONTE BRÈ-MONTE BOGLIA** potrebbe trovare legittimo posto.*

*Non c'è moderno turista che visitando Lugano, anche solo per qualche giorno, abbia rinunciato a salire su una delle vette del golfo dalle quali si domina e si gode, oltre a tutto il luganese, anche l'inimitabile paesaggio dei laghi dell'alta Italia, e più lontano lo sguardo si posa sulle Alpi svizzere. Quadri incantevoli.*

### **La seggiovia Monte Brè-Monte Boglia; un'idea affatto nuova**

*Non so quante persone che leggeranno queste mie righe sono già state sulla vetta del Boglia o sul Sasso Grande, suggestiva vetta dei Denti della Vecchia, ma per chi non l'avesse ancora fatto e si sente perfettamente in forma perché giovane... o semplicemente ancora in forza anche se già in la con gli anni, un mio caloroso invito : andateci ! È impresa possibile per chiunque. Se invece vorrete attendere ancora qualche anno per poi salire comodamente in funivia.....*

*La stazione di partenza verrebbe ubicata nei pressi della stazione di arrivo della "Funicolare Cassarate-Bre' " poco sotto la vetta, mentre quella alta è prevista sulla vetta del Boglia e meglio come si evince dalla mappa del tracciato.*

*Va subito detto che l'idea di collegare la vetta del Brè al Boglia risale agli anni sessanta. Era infatti il 1968 allorquando una Società Anonima in gestazione presentava il progetto di massima completo dei dati tecnici e del preventivo di massima, iniziativa che oltre a trovare il favore delle competenti Autorità cantonali che espressero opinion favorevoli, trovò subito il sostegno di diversi Esecutivi del luganese e di alte personalità di allora, molte delle quali passate purtroppo a miglior vita, luganesi che andrò qui sotto doverosamente elencando:*

### **Comitato promotore**

*Dr. Gildo Papa - segretario della Camera di Commercio, Lugano  
Avv. Elio Borradori, Lugano  
Dr. Franco Taddei - vice Sindaco di Castagnola  
Dir. FMB Othmar Staffieri, Suvigliana  
Ingg. Geo Mantegazza e Cattaneo, Lugano  
Dir. VON ROLL Paul Zuberbühler, Berna  
Arch. Orfeo Amadò, Viganello  
Dir. Mario Thiele, Milano  
Ing. Amerigo Rigetti - Pres. FMB, Breganzona  
Romeo Besomi - albergatore, Cagiallo  
Ing. Giuseppe Enderlin, Lugano  
Dir. Giuseppe Brem, Breganzona  
Ing. Modesto Taddei - Sindaco di Viganello*

### **Comitato di sostegno**

*Municipio di Lugano - Sindaco Avv. Ferruccio Pelli; Municipio di Castagnola - Sindaco Dott. F.Solari; Municipio di Paradiso - Sindaco Giovanni Antonimi; Municipio di Viganello; Municipio di Brè - Sindaco A.Demarchi; Municipio di Breganzona; Municipio di Massagno; Pro Lugano - Pres Dott. Ermes Borsari; Pro Castagnola - Dr. Franco Taddei; Camera di Commercio Lugano; Società Albergatori Lugano - Pres. Alfredo Cereda; Ufficio Viaggi DANZAS SA; Ufficio viaggi CORNER VIAGGI, Lugano; Ufficio viaggi WAGONS LITS COOK, Lugano; Ufficio viaggi, GLOBUS SA, Lugano; Soc. Funicolare CASSARATE-MONTE BRÈ, Lugano; Associaz. Imprese di trasporto - segr. Dir. Aldo Riva, Lugano; Avv. Ugo Pianella - Cons. Nazionale, Lugano; Avv. Franco Masoni - Cons. Nazionale, Lugano; Ing. Giuseppe Ferrazzini, Lugano; Ing. Giuseppe Pedrolini-Riedemann, Sorengo; Dr. Ing. Alberto Frieden-Kehrsatz; Dott. M.Fisch - dentista, Lugano; Dir. Eligio Antognini - finanziere, Porza; Enea Cattaneo - commerciante, Massagno; Arturo Gu t- Caffè Portici, Lugano; Germano Brazzola, Massagno; Wilhelm Scharoro, Castagnola.*

### **Il nuovo progetto in breve**

Va subito detto che la mia idea progettuale non è supportata da astrusi concetti di sviluppo turistico megalomane o fantasioso, e non è neppure protesa alla realizzazione di un'opera monumentale il cui impatto ambientale potrebbe causare seri problemi e prestare subito il fianco a potenziali motivati oppositori.

**Si vorrebbe invece realizzare un modesto mezzo di trasporto a fune le cui caratteristiche tecniche principali sono qui brevemente riportate:**

#### **Funivia**

Lunghezza della tratta	2800 m ca.
Numero delle cabine - p.60+1; ev. 30+1	2
Cabine di soccorso con motore a benzina	2
Differenza di quota tra la stazione di partenza al Monte Brè e quella di arrivo al Monte Boglia	600 m ca.
Velocità massima sulla tratta	10 m/s ca.
Tempo di percorrenza	7 min. ca.
Capacità di trasporto oraria in entrambe le direzioni	300 pers. ca. (ev. 500)

#### **Manufatti**

Stazione di partenza e d'arrivo **2 manufatti prefabbricati**

Piloni h max= 30 m **2 intermedi**

#### In vetta :

snack bar con terrazza panoramica, negozietto, ev. locale Dogana CH posti alla stazione di arrivo

**1 manufatto prefabbricato**

#### **Trazione**

Potenza del motore elettrico **700 PS**

Funi portanti diam. 43 mm ca. **2 x 2**  
lunghezza funi **4 x 2950 m**

Fune traente diam. 28 mm ca.

## **Conclusioni**

Il nascete **Comitato promotore** già supportato da un nutrito Gruppo di sostenitori, sta stendendo le basi per la costituzione della

### **Società Anonima FUNIVIA BRE'-BOGLIA.**

**Premesso che il costo complessivo dell'opera sarà di ca. 4,5 milioni di Franchi, si ipotizza una suddivisione dell'investimento in questo senso :**

- 1. emissione di 2500 azioni al portatore di Fr. 800.-.**
- 2. Credito bancario garantito da terzi**
- 3. Obbligazioni**

**N.B. – Data l'importanza turistica dell'operazione, si conta di ottenere importanti sussidi dalla Città di Lugano, dal Cantone e dalla Confederazione.**

**Per tutto quanto sopra esposto, il mozionante e i confirmatari chiedono al Consiglio comunale :**

- 1. che tramite una sua Commissione designata, esamini e si pronunci in seguito sull'opportunità o meno di partecipare attivamente alla realizzazione dell'importante opera;**
- 2. che nell'esame di cui sopra si tenga conto anche dell'espressa volontà dell'Esecutivo che con il recente MMN No. 7646 propone l'acquisto della vetta del Brè e dell'omonimo ristorante.**

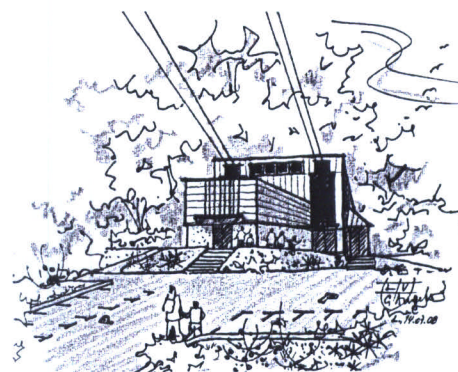
Con ogni ossequio.

**Il mozionante :**

**Angelo Paparelli - LdT**

**Confirmatari :**

**Francesco Gilardi – LdT;**



**Segue documentazione comprendente :**

- mappa del tracciato**
- foto diverse**
- documentazione sulle funivie**

# FUNIVIA BRE'-BOGLIA

\*\*\*\*\*

**Lunghezza della tratta**

2800 m ca.

**Differenza di quota tra partenza e arrivo**

600 m ca.

**Trasporto persone per ora**

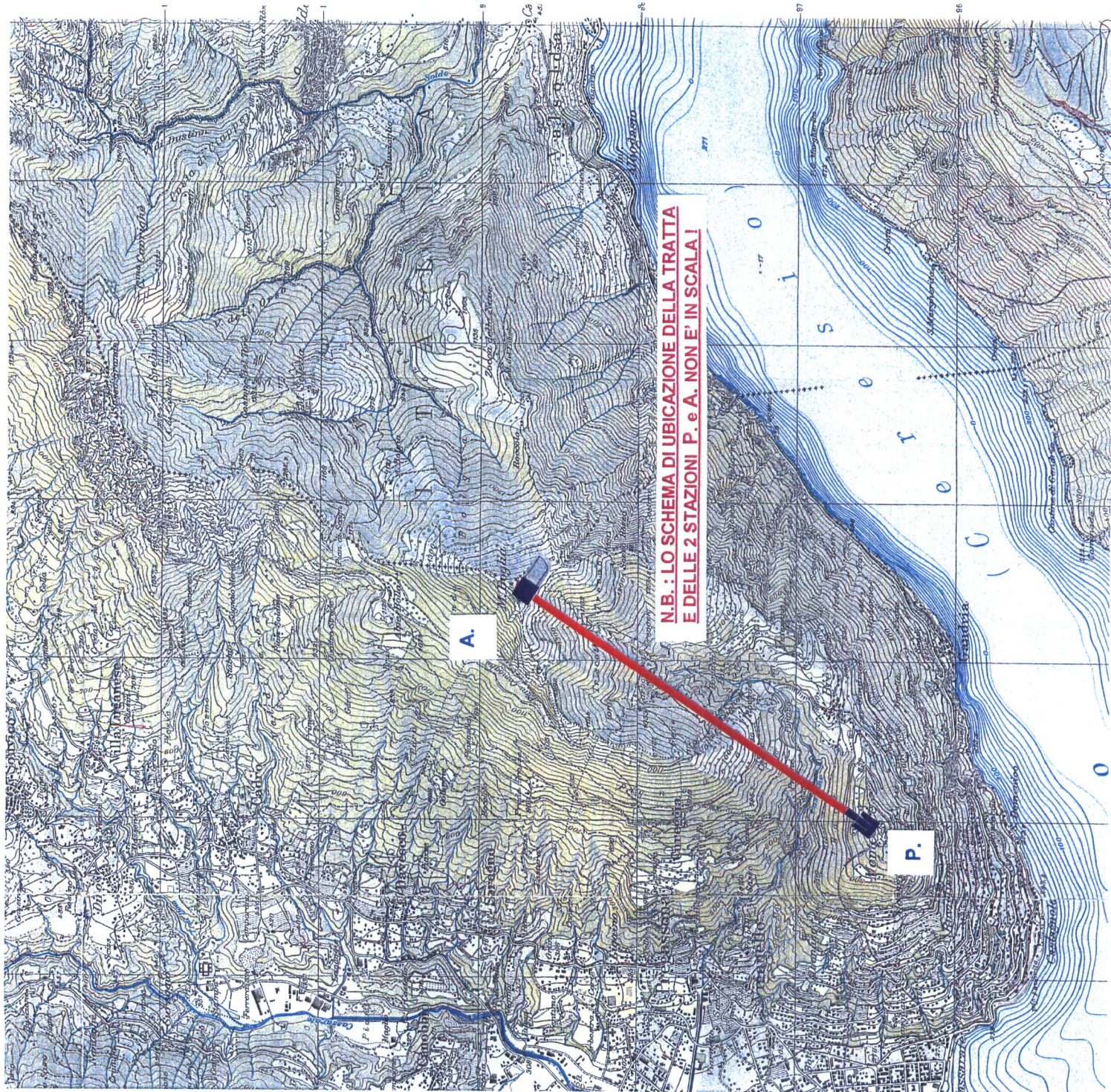
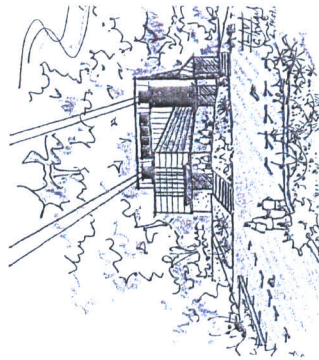
300 ( ev. 500)

**Tempo di percorrenza**

7 min. ca.

**P. Stazione di partenza – Monte Brè**  
Nelle immediate vicinanze della stazione di arrivo della "Funivia del Brè"

**A. Stazione di arrivo – Monte Bogli**  
Comprensiva di Snack Bar con terrazza panoramica, negozio di souvenir, posti nelle immediate vicinanze della vetta



**N.B.: LO SCHEMA DI UBICAZIONE DELLA TRATTA  
E DELLE 2 STAZIONI P. e A. NON E' IN SCALA!**

**A.**

**P.**



1 Monte Boglia  
3 Paese di Brè

2 Monte Brè e Monte Boglia  
4 Cassarate - Aldesago - Brè



## Struttura di un impianto

Alla base del sistema si trovano le **funi**, in numero variabile, con specifiche definizioni e relativi compiti:

- fune portante: normalmente ferma rispetto ai veicoli, costituisce la *via di corsa* degli stessi;
- fune traente: realizza il movimento dei veicoli lungo la portante; ai suoi estremi sono vincolati i veicoli e costituisce normalmente la parte alta dell' *anello trattivo*;
- fune di zavorra: rappresenta la chiusura sulla parte bassa dell'anello e serve principalmente a tenere in tensione la traente; su impianti con tracciato pianeggiante (anche solo parzialmente), funge anche da traente;
- fune di soccorso: fune ad anello chiuso tesa fra le stazioni estreme, atta a movimentare i carrelli di soccorso in caso di necessità.

Il numero, la funzione e le caratteristiche possono variare in base alle necessità locali o di progettazione. Ad esempio una sola fune può fungere contemporaneamente da portante e traente oppure possono essere presenti due funi portanti. Le funi ad anello vengono chiuse mediante un procedimento di impalmatura.

Il **tracciato** si svolge fra due stazioni estreme e talvolta una o più intermedie fra le quali sono tese le funi portanti. Solitamente nella stazione a monte sono installati i macchinari per la movimentazione delle funi traente e di soccorso mediante argano e motore elettrico, le relative apparecchiature di controllo nonché gli ancoraggi delle portanti. Nella stazione a valle (detta anche "di rinvio" o "di tensione") sono situati i meccanismi per mantenere in tensione tutte le funi mediante adeguati contrappesi o, raramente, tenditori idraulici. Dovendo permettere alle funi di zavorra e soccorso di scorrere, la relativa tesatura avviene con una puleggia a sua volta agganciata al relativo contrappeso.

Gli impianti possono essere a *campata unica* (le funi sono tese direttamente fra le stazioni estreme) oppure richiedere uno o più *sostegni intermedi*, necessari a superare le irregolarità del terreno che si frappongono fra le stazioni.

La capienza delle **cabine** per passeggeri può variare da poche unità a ben oltre cento (es: 180 persone nell'impianto Samnaun-Alp tridel, CH).

Queste sono vincolate agli estremi opposti della fune traente, realizzando il cosiddetto movimento a *va e vieni*, per il quale mentre una cabina si muove da una stazione verso l'altra, l'altra si sposta contemporaneamente nell'altra direzione, incrociandola a metà percorso.

Anche nelle funivie dotate di una sola cabina - per ragioni di risparmio sui costi di esercizio e manutenzione - è quasi sempre necessario un veicolo di zavorra per agevolare il traino dell'altro.

## Altri impianti e particolarità

Le funivie a due cabine e a forte pendenza possono sfruttare un sistema definito *jig-back* il quale, sfruttando la forza peso agente sulla cabina in discesa, agevola la salita dell'altra, riducendo così notevolmente l'energia necessaria. In questo caso argano e motore possono essere situati anche nella stazione a valle. Una simile soluzione viene utilizzata nelle funicolari.

La categoria delle funivie aeree comprende anche impianti diversi, quali cabinovie, seggiovie e simili. In questi casi una fune chiusa ad anello fra le stazioni estreme e in movimento continuo svolge contemporaneamente la funzione di portante e traente, con veicoli di dimensioni ridotte vincolati ad essa in modo stabile oppure con sistemi di sganciamento. In questi ultimi casi le cabine possono essere fermate in stazioni intermedie o ai capolinea.

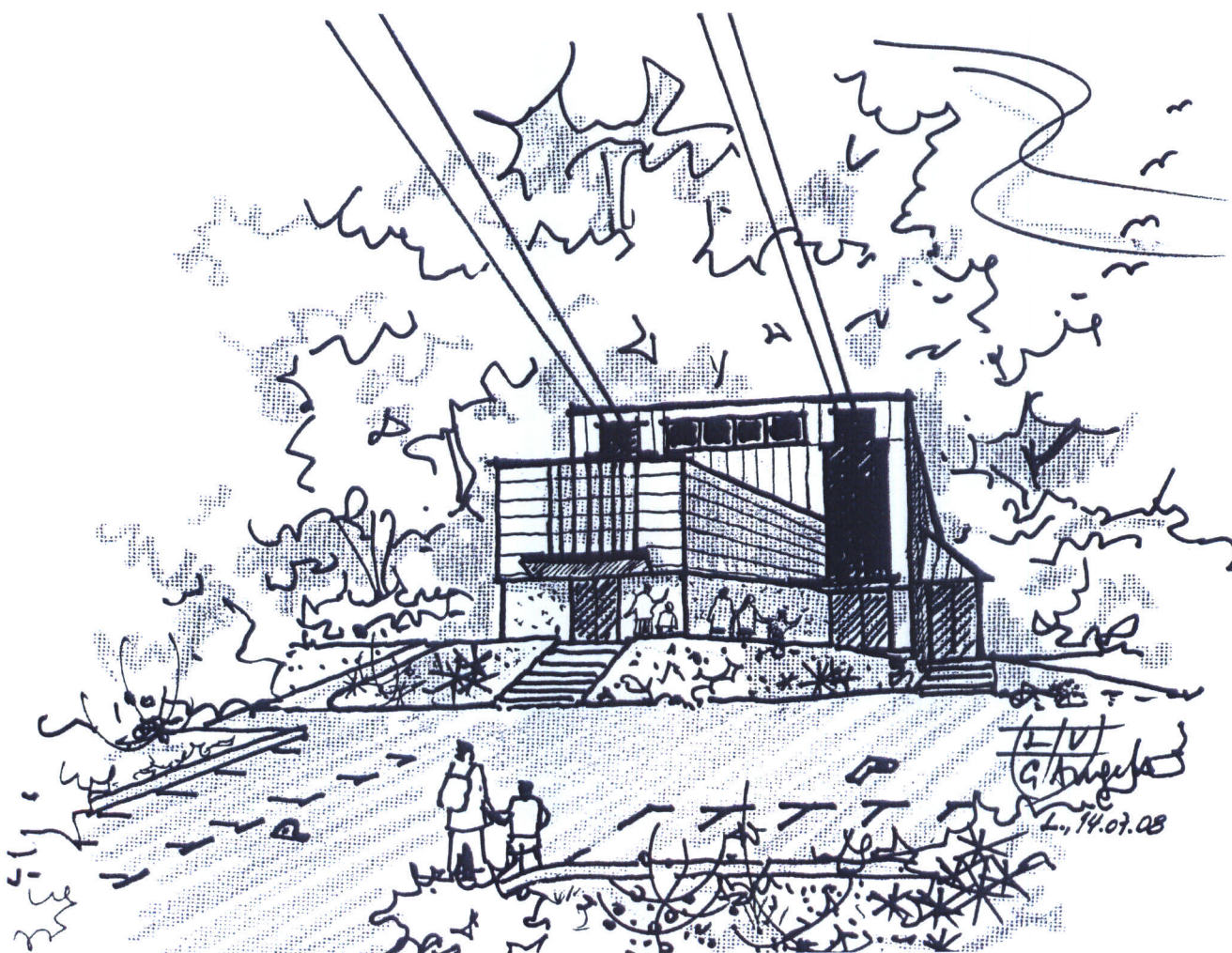
Gli impianti per il solo trasporto di merci prendono il nome di teleferica; fra i personaggi legati al loro sviluppo ricordiamo l'ingegnere Fleeming Jenkin. In cave o strutture simili possono trovare realizzazione i blondin, dove il carico e lo scarico di quanto trasportato avviene in maniera automatica o semi-automatica.

## Sviluppi futuri

Per le loro caratteristiche di alta efficienza energetica, relativamente basso impatto ambientale e grazie al miglioramento dei materiali utilizzabili - sia metallici che sintetici -, oltre all'avvento dell'elettronica, le funivie stanno conoscendo un poderoso sviluppo non solo come classici impianti di risalita ma anche per utilizzi diversi, fra cui il trasporto urbano.

## Costruttori

I costruttori di funivie aeree sono numerosi. Fra questi citiamo la Von Roll Ltd. in Svizzera - acquistata dalla multinazionale austriaca Doppelmayr [1] (<http://www.doppelmayr.com>), la Agamatic e la francese Poma. In Italia ricordiamo la Leitner di Vipiteno (BZ), la Ceretti & Tanfani di Milano, le scomparse Agudio di Torino (confluita in Poma) e Hoelzl di Merano (ora facente parte di Doppelmayr).

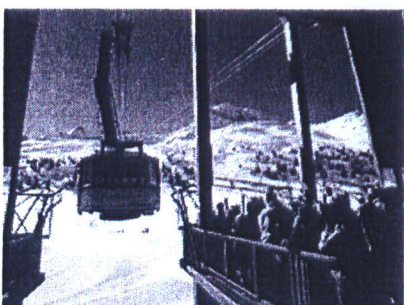




Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

## Ufficio federale dei trasporti (UFT)

### Impianti di trasporto a fune



© UFT

#### L'importanza degli impianti a fune a livello turistico

Attualmente in Svizzera sono autorizzate all'esercizio circa 60 funicolari, 580 funivie con concessione federale, 210 funivie con movimento a va e vieni titolari di un'autorizzazione cantonale e 1260 sciovie. Utilizzati prevalentemente a scopi turistici nella regione alpina, questi impianti apportano un importante contributo all'economia svizzera.

Dalla fine degli anni Ottanta gli investimenti negli impianti a fune riguardano soprattutto la sostituzione e il completamento di strutture preesistenti, in quanto la politica turistica della Confederazione autorizza solo in rari casi la costruzione di nuovi impianti di risalita nelle regioni di montagna. Visto il calo della redditività, questo ramo si trova in un processo di concentrazione: negli ultimi anni, infatti, le collaborazioni e le fusioni tra imprese di trasporto a fune sono aumentate.

L'Ufficio federale dei trasporti è competente per gli oltre 600 impianti con concessione federale. Gli impianti a fune non destinati al trasporto professionale di persone nonché le sciovie e le piccole teleferiche rientrano nella competenza dei Cantoni.

#### La sicurezza degli impianti a fune

La responsabilità della costruzione, dell'esercizio e della manutenzione di un impianto di trasporto a fune incombe sostanzialmente ai gestori e ai fabbricanti. Nell'ambito della sua attività di vigilanza sulla sicurezza l'Ufficio federale dei trasporti verifica il rispetto delle norme e delle disposizioni legali vigenti, eseguendo periodicamente audit, controlli e ispezioni. Un'impresa di trasporti a fune che violi o trascuri l'obbligo di diligenza durante l'esercizio dell'impianto sarà sollecitata dall'UFT a porvi rimedio con misure appropriate. Nei casi gravi, l'UFT può addirittura revocare l'autorizzazione d'esercizio.

L'UFT è l'organo d'autorizzazione per la costruzione e l'ampliamento degli impianti a fune. Ne esamina gli aspetti tecnici, ma anche l'impatto ambientale. L'esame dell'impatto ambientale finalizzato alla tutela della natura e del paesaggio assume un'importanza particolare proprio perché questi impianti, vista la loro destinazione, sorgono spesso in zone di grande attrattiva e pertanto degne di protezione. Prima di rilasciare un permesso (di costruzione), l'UFT consulta sempre anche l'autorità cantonale competente.

#### La nuova legge sugli impianti a fune

Entrata in vigore il 1° gennaio 2007 unitamente all'ordinanza d'esecuzione, la nuova legge sugli impianti a fune disciplina non solo la costruzione e l'esercizio degli impianti a fune, ma anche e soprattutto la vigilanza sulla loro sicurezza. La nuova legge semplifica inoltre la procedura di autorizzazione, raggruppando tutte le formalità necessarie alla costruzione di un impianto a fune in un'unica procedura che riunisce gli aspetti tecnici della sicurezza e le problematiche legate ai trasporti, alla pianificazione del territorio, al diritto ambientale e al diritto delle costruzioni. Questo approccio globale consente di soppesare attentamente tutti gli interessi in ogni singolo caso. Le disposizioni edilizie sono state armonizzate con le direttive sugli impianti a fune dell'UE, allo scopo di migliorare anche la competitività della Svizzera in questo settore.

# MAGNIFICHE FOTO

*scattate sulla cima del*

## MONTA BOGLIA

1560 m s/m

*sono visibili su*

*Internet*

**GOOGLE EARTH**

