

## RAPPORTO

della Commissione della Gestione  
sul messaggio 15 dicembre 1972 concernente la sostituzione della ferrovia  
Biasca-Acquarossa con un autoservizio regolare e lo stanziamento di crediti  
per sistemazioni stradali in Valle di Blenio

(dell'8 febbraio 1973)

La ferrovia Biasca-Acquarossa costruita fra il 1909 e il 1911 — anno della sua messa in esercizio — ha i mesi ormai contati. Sia pertanto concesso al relatore, bleniese tutto, esprimere prima di ogni altra considerazione un pensiero alla memoria di coloro che, con il solo scopo di servir meglio la loro valle, nel 1899 ottennero dall'Autorità federale la concessione iniziale per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto. Passata in seguito ad un comitato promotore, la concessione venne infine ceduta alla società che costruì e gestì sino ad oggi la linea ed i pubblici trasporti in Blenio. I nomi di quei promotori sono riportati nel messaggio del Consiglio di Stato; era giusto riferire di loro. Sono nomi che in Blenio si ricordano con affetto e riconoscenza.

Dire che cosa significò per la valle il verde trenino, quei suoi tre fiocchi fanali, il suo aspro fischio, lo sferragliare, lo scuotere di duri respingenti, non si può.

Sono ricordi di vecchi, memorie di infanzia. Fu la prima tappa per l'emigrante, il primo passo per la gioventù verso la città, il collegamento, la vita, la strada del caro ritorno. Modesto, fedele, servi la valle senza mai nulla chiedere a nessuno, forse unica ferrovia svizzera in queste condizioni. Omaggio sia quindi reso anche ai suoi amministratori e direttori.

Ogni cosa fa ed ha però il suo tempo. I tempi nuovi hanno ora consigliato, fors'anche imposto, nuove soluzioni. Le esigenze, soprattutto, del moderno traffico stradale hanno imposto nuovo impegno e nuova sistemazione. In modo più particolare ancora, il punto critico della viabilità attraverso Malvaglia ha costretto alla ricerca di un nuovo sedime e di un nuovo tracciato per la strada cantonale.

Il sedime della ferrovia Biasca-Acquarossa si è subito mostrato quale tracciato ideale, per la necessaria nuova strada. E' effettivamente tracciato ideale, per livelli e curve, per tranquillità di paese e accessi già pronti.

Il superato mezzo ferroviario, il tracciato ed il sedime appartenenti alla società hanno convinto le Autorità preposte ai pubblici trasporti e quelle preposte alla nostra viabilità a intraprendere i contatti e gli studi che hanno portato al messaggio che ci occupa.

Una preliminare considerazione: il messaggio è completo come pochi altri, illustra la storia, gli antefatti, gli studi, le considerazioni e le conclusioni in modo esauriente. Ci potremmo pertanto limitare, ringraziando gli estensori del messaggio, a far riferimento allo stesso.

Riteniamo però che il nostro compito sia quello di veder di presentare ai colleghi rapporti anche più completi, al fine di facilitarne la comprensione e quindi facciamo seguire queste nostre pur brevi osservazioni.

Il messaggio propone due problemi:

- a) quello della sostituzione della ferrovia con un servizio di trasporti mediante autoveicoli su strada;
- b) quello dei crediti per i lavori delle necessarie sistemazioni stradali.

ad a) Il problema è praticamente allo studio dal 1964, quando si trattò di costruire il nuovo deposito della ferrovia a Biasca. Già allora ci si accorse della precarietà della situazione e vi furono i primi contatti fra l'Autorità cantonale e la direzione della ferrovia. Nel 1966 quest'ultima incaricò l'ing. Storrer, già direttore del traffico della Valle del Reno sangaliese, di una perizia. Nel 1968 la perizia è fatta e trasmessa per visione e esame al Dipartimento delle pubbliche costruzioni. La serietà del lavoro, la collaborazione fra le parti interessate, non possono non esser rilevate.

Le conclusioni della perizia Storrer, riassunte :

- la ferrovia è efficiente, è attiva ;
- per il futuro si devono prevedere ammodernamenti ; gli investimenti previsti : Fr. 2.600.000,— ;
- per l'esercizio di trasporti su strada, si deve prevedere un disavanzo annuo di circa Fr. 130.000,— (contro il previsto disavanzo di franchi 36.000,— per il trasporto su ferrovia, ritenuto però come già ora — 1968 — esistano disavanzi dell'ordine di Fr. 75.000,— per gli esercizi delle autolinee postali in Blenio).

Nel 1969, con i primi veri contatti fra il Dipartimento e la ferrovia Biasca-Acquarossa, è pure consultata l'intera comunità di Blenio, attraverso i suoi Municipi. I Comuni di Blenio, fatta eccezione per uno solo, danno il favorevole preavviso per una sostituzione della ferrovia con un trasporto pubblico su strada. Tutti però, tutti, insistono sul fatto della necessità della condizione — nel caso della prevista sostituzione — per la quale il nuovo trasporto su strada dovrà garantire alla valle un servizio perlomeno pari a quello attuale, garantito dalla ferrovia.

Di particolare, per questa nuova sostituzione della strada alla ferrovia, abbiamo quindi l'adesione dei Comuni di una valle.

La perizia Storrer è poi sottoposta all'esame dell'Autorità federale. Da quest'ultima è ritenuta evidente ottima base di studio e di partenza. Si ridimensionano gli investimenti necessari : Fr. 1.300.000,— dovrebbero essere sufficienti ; anche la società privata dovrebbe contribuire, in considerazione dell'incasso realizzato con la vendita di un suo vecchio sedime.

I contatti fra le parti interessate portano infine alle conclusioni che ci occupano con il messaggio :

gli investimenti previsti sono di Fr. 1.620.000,— ripartiti come segue :

- Fr. 600.000,— a carico della Confederazione (Fr. 420.000,—) e del Cantone (Fr. 180.000,—) ;
- Fr. 600.000,— forniti dalla Confederazione (Fr. 420.000,—) e dal Cantone (Fr. 180.000,—) a titolo di prestito ;
- Fr. 420.000,— saranno forniti dalla società ;
- il disavanzo d'esercizio è previsto in Fr. 157.000,— e verrà sopportato dalla Confederazione e dal Cantone, come previsto dalla legge federale 11 marzo 1971 che modifica l'art. 58 della legge federale sulle ferrovie e dell'art. 95, cpv. 2 della stessa legge federale sulle ferrovie.

Questa soluzione, accettata dalle parti in causa, Cantone, Confederazione e ferrovie, merita naturalmente il nostro consenso. E' una soluzione equa, che tiene in considerazione la potenzialità finanziaria e i doveri dei contraenti, che hanno sottoscritto la convenzione annessa al messaggio.

Evidentemente il servizio sostitutivo potrà anche avere qualche inconveniente. Pensiamo al servizio postale: mancherà la possibilità dello smistamento che avviene attualmente sull'apposito vagone ferroviario, in modo che da questo punto di vista il servizio peggiorerà. Pensiamo alla neve e al gelo: è evidente che il treno era molto meno influenzabile da questi perturbamenti atmosferici e potranno capitare giorni di difficile servizio.

Osiamo credere che il promesso immutato numero delle corse, che la maggior comodità del viaggio, che il miglior servizio dell'automobile che può scegliere i punti di sosta più comodi, abbiano a compensare i citati inconvenienti in modo che nessuno rimpianga il passato.

ad b) I crediti per le sistemazioni stradali:

Si è osservato dall'inizio come il problema viario principale di Blenio sia la circonvallazione di Malvaglia; come per la soluzione della stessa sia necessario il sedime, il tracciato della ferrovia. Il progetto infatti prevede una nuova strada lungo la ferrovia, sul tracciato e sedime della stessa.

La spesa: preventivata in Fr. 7.920.000,—, verrà coperta da un contributo del Comune di Malvaglia, pari a Fr. 300.000,— e dal sussidio della Confederazione pari al 75 %, per Fr. 5.940.000,—; a carico del Cantone restano quindi Fr. 1.680.000,—.

Sarà così permessa la sistemazione del tratto di strada più difficilmente percorribile di tutta la Valle di Blenio. Anche i dettagli della costruzione, per quanto concerne i rapporti con il Comune di Malvaglia, sono stati chiariti. E conseguentemente il Comune ha ritirato il ricorso interposto, del quale riferisce il messaggio. L'ostacolo ultimo è quindi rimosso. I lavori potranno quindi iniziare nel prossimo ottobre.

Resta da esaminare il problema viario generale della valle. Il messaggio parla di sistemazioni varie. Ma — a parte il credito chiesto per la circonvallazione di Malvaglia — dice che per le altre tratte saranno chiesti in seguito i necessari crediti.

La Commissione della Gestione ritiene di poter sollecitare dall'Autorità esecutiva lo studio ed i messaggi relativi alle altre previste sistemazioni. Lo spopolamento continuo della valle può essere evitato se diamo alla stessa tutte le infrastrutture necessarie. Fra queste la strada è la prima. Permetterà la creazione di un turismo regolare, permetterà ai valligiani il regolare andare e venire dal lavoro fuori valle: ormai in valle non c'è più industria, non c'è più possibilità di lavoro. Chi vuole stare in Blenio deve accettare la quotidiana trasferta. Ma, almeno questa, sia permessa ai soli uomini che possono garantire, con il loro forse illogico attaccamento ai loro paesi, la vita futura di questa nostra valle.

Queste sono le poche nostre considerazioni, riassunte.

Concludendo, possiamo ancora aggiungere che l'inverno in corso ha dimostrato ancora una volta la possibilità di mantenere aperto il Lucomagno senza eccessiva difficoltà per tutto l'anno. E' il valico più basso delle Alpi e le sue condizioni di insolazione gli garantiscono una naturale particolare protezione. I lavori che stanno proseguendo sul Passo devono quindi poter essere continuati malgrado che l'attenzione nostra si rivolga ora al fondo Valle. Ciò è nell'interesse di tutto il Cantone. Sistemata la strada, razionalizzati i pubblici trasporti, il passo del Lucomagno deve essere transitabile tutto l'anno. E' il miglior servizio che si potrà rendere alla Valle di Blenio la quale può ancora credere in un futuro solo sperando nel mantenimento dell'attuale sua agricoltura e nello sviluppo dei traffici e del turismo.

E' con questa visione del futuro migliore di questa Valle da salvare che la Commissione aderisce al messaggio del Consiglio di Stato e propone l'approvazione del relativo disegno di legge.

*Per la Commissione della Gestione :*

**G. Baggi, relatore**

**Bottani — Camponovo — Generali  
— Giovannini — Grandi — Legobbe  
— Martinelli — Merlini — Pagani —  
Poma — Riva — Rossi-Bertoni —  
Scacchi — Taddei**