

RAPPORTO

della Commissione della Gestione
sul messaggio 7 settembre 1965, concernente la sostituzione della Ferrovia
Locarno-Pontebrolla-Bignasco (Vallemaggia) con un autoservizio regolare
e lo stanziamento di crediti per l'allargamento del campo stradale

(del 7 ottobre 1965)

Il Consiglio di Stato, con il messaggio che ci occupa, propone al Gran Consiglio di decidere l'abbandono definitivo della ferrovia della Vallemaggia, di strappare i binari, di destinare il sedime della linea ferroviaria per l'allargamento della strada e di organizzare infine un trasporto di uomini e cose a mezzo di autoservizio.

Non tutte le opinioni sono state favorevoli alla soppressione della ferrovia; nessuno però può affermare che il problema sia stato affrontato di sorpresa, o senza un accurato studio dell'alternativa ferrovia o strada. Il momento è quindi venuto di prendere una decisione.

LA FERROVIA DELLA VALLEMAGGIA :

- ha formato oggetto di una concessione del 1898 che diede luogo alla creazione della società anonima Ferrovia Locarno-Pontebrolla-Bignasco ;
- è stata inaugurata nel 1907 ;
- l'esercizio è stato affidato, a partire dal 1923, alla Società Ferrovie Regionali Ticinesi, che in quell'anno aveva iniziato quello della ferrovia Locarno - Domodossola ;
- La Ferrovia Locarno - Bignasco ha concluso coi suoi creditori un primo concordato nel 1927 ; un secondo concordato nel 1937 e un terzo nel 1952 ; coincidente quest'ultimo con la fusione formale delle due società : Ferrovia Locarno - Ponte Brolla - Bignasco e Ferrovie Regionali Ticinesi.

Come riferisce il messaggio del Consiglio di Stato, il problema della *eventuale sostituzione con autoservizio* fu posto fin dal 1953 e diede luogo alla perizia detta « dell'ing. Rémy » che nel maggio 1956 concluse proponendo la sostituzione della ferrovia con un autoservizio stradale.

A seguito di quel rapporto, il Consiglio di Stato, *con messaggio del gennaio 1957*, sottopose al Gran Consiglio un piano di risanamento della linea ferroviaria Locarno - Domodossola che, con l'aiuto della Confederazione e sulla base delle allora vigenti leggi federali 6 aprile 1939 e 21 dicembre 1949 sul soccorso alle ferrovie private proponeva :

- riassetto e potenziamento tecnico della ferrovia delle Centovalli, da finanziare col ricavo della vendita dei battelli, essendo il servizio di navigazione sul Lago Maggiore stato assunto dall'Italia e con contributi della Confederazione, del Cantone e dei Comuni, grazie ai quali gli enti pubblici acquistavano la maggioranza del capitale azionario della società ;
- soppressione delle tramvie locarnesi ;
- attribuzione alla società F.R.T. del servizio automobilistico Locarno - Ascona - Brissago ;

- rinvio di ogni decisione sul problema di riassetto o sostituzione della ferrovia della Vallemaggia a dopo che sarà entrata in vigore la nuova legge federale sulle ferrovie.

La Commissione della Gestione, col suo *rapporto del 13 giugno 1957*, raccomandò al Gran Consiglio l'approvazione delle proposte del Consiglio di Stato, ma prese posizione anche sulla questione di principio relativa alla ferrovia della Vallemaggia e concluse a questo proposito con la seguente frase :

« La Commissione propone che il voto da parte del Gran Consiglio dell'attuale decreto legislativo significhi, oltretutto accettazione dei principi generali dell'attuale piano di risanamento, anche la volontà di procedere senz'altro indugio all'ammodernamento della linea ferroviaria della Vallemaggia ».

Avendo il Gran Consiglio espresso il suo voto in conformità della proposta della Commissione della Gestione, è da ritenere che fece sua anche la considerazione della Gestione a proposito della ferrovia della Vallemaggia.

Senonché, come dettagliatamente riferisce l'attuale messaggio del Consiglio di Stato, i tecnici della Confederazione che, in un primo tempo, erano entrati nelle viste di rimodernare la ferrovia della Vallemaggia, prendendo in considerazione i dati forniti dalla società stessa (FRT), ritornarono sul problema per propendere per la sostituzione.

Già all'inizio del 1959 il Consiglio di Stato preparò un progetto di messaggio proponente sostituzione della ferrovia e contemporaneo miglioramento della strada, con una spesa valutata a Fr. 2.400.000,—.

Di fronte a questa proposta, l'indignazione fu generale in Vallemaggia, da un lato perché l'Autorità cantonale rinveniva sulla decisione del 1957 di mantenere la ferrovia, e d'altro lato perché, nel mentre proponeva l'abolizione della ferrovia, lasciava la Vallemaggia con un mezzo di comunicazione stradale insufficiente.

Questo stato d'animo indusse il Consiglio di Stato a sospendere la presentazione del suo messaggio e si concretò, nella primavera del 1960, con la costituzione del « Comitato d'azione per la difesa della Ferrovia di Vallemaggia », il quale incaricò un collegio peritale di ristudiare il problema.

La perizia fu presentata a fine 1961 e concludeva per l'economicità del mantenimento della ferrovia, ma esaminava anche la possibilità di sostituirla con una strada tutta di sette metri di larghezza da Ponte Brolla a Bignasco.

Seguiva una seconda perizia : quella del dir. Pessi, che concludeva con cifre di spesa più favorevoli all'alternativa stradale in confronto di quelle dei periti del Comitato di difesa.

La terza perizia fu eseguita dall'ing. Heilmann per incarico dell'Autorità federale.

In sostanza la prima perizia indicava che le spese di rinnovamento della ferrovia pressapoco si equivalevano a quelle necessarie per l'instaurazione di un servizio autostradale, mentre la seconda e la terza perizia constatavano che per il rinnovamento della ferrovia occorrevo dagli otto ai nove milioni di franchi e per creare l'autoservizio poco più di tre milioni.

Per la scelta era però sempre importante sapere di quale entità sarebbe stata la sistemazione della strada.

Finalmente, nell'estate 1963, fu creato il cosiddetto « Gruppo di studio », del quale facevano parte rappresentanti della Confederazione, del Cantone e del Comitato di difesa della Ferrovia.

A questo punto si costituì in Vallemaggia un comitato a favore della soluzione stradale, che raccolse 570 firme di cittadini valmaggesi.

Il Cantone sottopose, e per la prima volta in sede di « Gruppo di studio », la proposta di sistemazione completa della strada da Ponte Brolla a Bignasco con un *campo viabile di metri sette più un metro di banchina per ogni lato e un marciapiede all'interno degli abitati.*

Questa proposta del Consiglio di Stato soddisfece i due Comitati, sedici Comuni della Vallemaggia contro cinque, e dodici Patriziati contro quattro.

I rimasti oppositori non erano più contrari in modo assoluto e per principio alla soppressione della ferrovia, bensì ritenevano di poter esigere che il Cantone decidesse fin d'ora e in modo impegnativo anche la costruzione del passaggio alpino Vallemaggia - Leventina con la galleria del Sassello.

Si deve dare atto che l'attuale messaggio del Consiglio di Stato va molto incontro anche a quest'ultima rivendicazione, in quanto assume l'impegno del Governo di sottoporre al Gran Consiglio la richiesta di credito per il collegamento stradale Leventina / Vallemaggia appena, nel tempo previsto di sei anni, saranno state sistemate le strade di fondo valle e delle valli laterali.

Per quanto riguarda la decisione principale e cioè quella dell'*abbandono della ferrovia*, alla Commissione non resta ormai che di sfondare una porta aperta.

La Ferrovia di Vallemaggia ha realizzato in generale degli esercizi attivi durante i due periodi bellici, sia per l'abbondante trasporto di merci, specialmente legname, sia per la mancanza di concorrenza su strada.

Dai dati statistici riportati nel messaggio, rileviamo la scarsa frequenza dei viaggiatori che in quest'epoca di motorizzazione abbandonano sempre più la ferrovia.

Rileviamo inoltre che il trasporto merci, che durante la guerra aveva raggiunto la punta di 73.000 t, nel 1950 era ancora di 38.400 t e nel 1964 è sceso a 6.170 t.

Per quello che riguarda poi la merce principale che viene trasportata dalla Vallemaggia in questo dopoguerra, cioè la beola, sappiamo che su un paio di dozzine di imprese di cavisti, una sola azienda è rimasta fedele alla ferrovia e che di conseguenza il trasporto di pietre, dalle 48.000 t del 1948 alle 37.000 t del 1950, è ora sceso a 2.000 t annue.

Il risultato finanziario segue questo andamento: mentre gli introiti degli ultimi dieci anni sono rimasti stazionari, le spese, per il generale rincaro dei prezzi e per l'inevitabilità di operazioni di rinnovamento, sono fortemente aumentate, cosicché i disavanzi d'esercizio che ancora negli anni 1954 / 1956 non superavano i franchi 100.000,— all'anno, negli ultimi tre anni si aggirano sui Fr. 450.000,— all'anno.

Ma, indipendentemente dai risultati finanziari, bisogna riconoscere che le ferrovie di questo tipo hanno fatto il loro tempo. Per brevi distanze il trasporto può essere fatto meglio e più economicamente con autoveicoli, i quali utilizzano le strade, le cui spese di costruzione e manutenzione non gravano sull'esercizio di trasporto.

Il messaggio del Consiglio di Stato elenca un gruppo di ferrovie regionali svizzere state sostituite in questi ultimi anni, sulla base della nuova legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957, la quale prevede che la Confederazione stessa può farsi promotrice di tale sostituzione.

Occasionalmente abbiamo rilevato che anche nella vicina Italia il Governo ritiene che circa un quarto della rete ferroviaria della Penisola dovrà venire soppressa e sostituita con autotrasporti.

Riassestare una ferrovia che risale soltanto fino a circa due terzi della lunghezza della valle, equivale a mantenere un servizio imperfetto di trasporti su ferrovia ed una altrettanto imperfetta possibilità di trasporto su strada.

È infatti evidente che, mantenendo la ferrovia, si potrà far ben poco per migliorare la strada. Questa rimarrà in ogni caso coi suoi dodici passaggi a livello e con le strozzature nell'attraversamento di cinque o sei villaggi e con tutte le ulteriori strettoie e curve, che soltanto l'utilizzazione del sedime ferroviario permettono di eliminare con una spesa, se pur ingente, ancora ragionevole e sopportabile.

Non si può escludere che l'attuale decisione di soppressione possa un giorno venir considerata sbagliata; ma così come si presentano oggi situazione e prospettive e come tali situazioni e prospettive vengono valutate, e non solo da noi, si può ritenere che la sostituzione costituisce il provvedimento più opportuno.

I difensori a oltranza della ferrovia possono rimproverarci di essere rinvenuti sul *voto del 1957*; ma il rimprovero non è giustificato perché un voto del Gran Consiglio non costituisce un contratto con nessuno, bensì un atto sovrano.

Così come il Gran Consiglio è sovrano nel modificare le leggi da esso votate, è sovrano nel modificare le proprie decisioni sul modo di risolvere determinati problemi.

Tanto la modifica di leggi, come la modifica di decisioni, vengono prese dal Gran Consiglio o dal popolo, quando, a seguito di iniziativa popolare, dello stesso Gran Consiglio, o del Consiglio di Stato, ci si convince che l'evolversi della situazione consiglia un mutamento.

Nella fattispecie, l'andamento generale dell'economia, l'intensificarsi della motorizzazione e gli elementi emersi dai tre studi peritali che hanno seguito il voto del 1957, hanno indotto il Consiglio di Stato a proporre una soluzione diversa da quella allora auspicata dal Gran Consiglio.

La Commissione della Gestione ha dato occasione ai *due Comitati che rappresentano l'opinione dei Comuni e dei cittadini della Vallemaggia*, di esprimersi sulle attuali proposte del Consiglio di Stato.

In sostanza gli esponenti di entrambi i comitati ammettono che i provvedimenti proposti costituiscono una generosa soluzione del problema dei trasporti in Vallemaggia.

Si tratta di investire per i trasporti in una valle, che conta 4.500 abitanti, oltre quattro milioni di franchi per la creazione del servizio automobilistico; almeno diciassette milioni per la sistemazione della strada sul fondo valle; un ingente importo non ancora precisato per la sistemazione delle strade delle valli laterali; eventuali altri diciassette milioni per il collegamento Vallemaggia / Leventina. Senonché, ammaestrati anche dal già ricordato voto del Gran Consiglio del 1957, dubitano che quelle che essi chiamano promesse vengano mantenute.

Vorrebbero perciò che, per maggiormente rinforzarle, fossero tutte comprese nel decreto legislativo.

La Commissione non ritiene di poter raccomandare l'adesione a tali suggerimenti.

Per quanto concerne *l'allargamento a sette metri della strada Ponte - Brolla / Bignasco*, che in definitiva dovrà raggiungere Cavigno — tant'è vero che l'orario dell'autolinea, pur mantenendo come capolinea Bignasco, prevede di raggiungere Cavigno con tutte le corse —, l'impegno è sufficientemente preciso ed è confermato dalla domanda di credito di Fr. 3.852.000,— destinati « *per la prima tappa dei lavori di correzione integrale* ».

È nella natura delle cose che una strada incominciata venga finita e che le strade vengono eseguite a tappe e come nessuno dubita che la rete di strade nazionali verrà finalmente completata, anche se a tutt'oggi i crediti sono stati votati soltanto per alcuni tratti, così non vi è ragione di dubitare che, dopo la prima tappa dei lavori di correzione integrale delle strade della Vallemaggia, seguiranno le altre.

Soltanto un fatto straordinario come una guerra, o l'improvviso esaurimento dei carburanti, potrebbero fare modificare la generale politica di creazione di ampie e moderne strade.

Per quanto concerne le *strade laterali*, nessuno può dubitare che l'Autorità cantonale condurrà a termine, chiedendo i crediti con messaggio ordinario, l'opera già in corso di sistemazione e pavimentazione.

Per quanto concerne il *collegamento Leventina / Vallemaggia*, si può prendere atto della ferma intenzione del Consiglio di Stato e del Gran Consiglio di eseguire quel collegamento, a condizione tuttavia che gli studi definitivi confermino che l'opera non presenta eccessive difficoltà tecniche e che il costo e il finanziamento possano essere contenuti in limiti ragionevoli.

La buona volontà è dimostrata dal fatto che il Cantone ha ottenuto che le Officine Idroelettriche della Maggia adattassero i loro lavori stradali nella zona in modo da costruire già praticamente l'accesso sud alla galleria del Sassello. Rimangono infatti da costruire soltanto 405 metri.

Per quanto concerne il finanziamento, è forse possibile che la Confederazione, così come ha partecipato al finanziamento della strada della Nüfenen, o sotto l'etichetta militare o altra, trovi modo di aiutare. E così pure i Comuni della Vallemaggia; che potrebbero forse trovare un modo di finalmente accordarsi per ottenere interamente le imposte dell'OFIMA, anziché soltanto la percentuale corrispondente al tasso di imposta dei singoli Comuni e che nei prossimi anni in alcuni potrebbe avvicinarsi allo zero, e per destinare poi una parte di quelle imposte a pagamento degli interessi e rimborso di un certo numero di milioni da mettere a disposizione per il suddetto finanziamento.

La Commissione della Gestione ritiene perciò che il programma di lavori così come formulato dal Consiglio di Stato, è sufficientemente impegnativo e non ritiene sia necessario darvi altra forma.

Non si può evitare di rilevare che l'abbandono della ferrovia per sostituirla con un servizio autostradale, pur essendo stato sempre consigliato dalla stessa società proprietaria, è di *tutto vantaggio finanziario per la Confederazione*, mentre pesa sulle spalle del Cantone.

Infatti, riassessando la ferrovia, la Confederazione avrebbe dovuto probabilmente contribuire assumendo il 50 % o forse anche i 2/3 dei circa dieci milioni di spesa; continuando poi ad assumere i 2/3 dei previsti Fr. 400.000,— di disavanzo annuale.

Con l'attuale soluzione, la Confederazione se la cava assumendo i 2/3 dei soli Fr. 4.300.000,— necessari per l'impianto del servizio automobilistico e assumendo i 2/3 dell'eventuale disavanzo d'esercizio che è previsto come molto improbabile ed in ogni caso assai esiguo.

Il Cantone per contro deve sopportare interamente, ad eccezione del piccolo contributo dei Comuni in base alla legge sulla costruzione delle strade, la spesa imposta dalla soluzione alternativa e cioè i diciassette milioni della sistemazione delle strade del fondo valle.

Si deve però tener conto che, anche con la soluzione ferroviaria, un miglioramento stradale, se pur più modesto, avrebbe dovuto essere eseguito.

Per quanto concerne cittadini e Comuni della Vallemaggia, la soluzione stradale, pur procurando un servizio di trasporto almeno equivalente a quello ferroviario (i pochi svantaggi saranno compensati dalla maggiore rapidità ed elasticità) comporterebbe la partecipazione al terzo di investimento cantonale su quattro milioni, anziché su dieci, e una moderna e ampia strada che può soltanto essere realizzata con l'utilizzazione del sedime lasciato libero dalla ferrovia.

Ciononostante, tenendo conto più dell'argomento morale e politico dipendente dall'avvenuto sfruttamento delle forze idriche della Vallemaggia che danno al Cantone e a tutto il resto della Svizzera un rilevante utile economico, mentre tolgono alla valle una parte delle sue attrattive estetiche, che non considerando rigidi argomenti di diritto, la Commissione della Gestione ritiene che il Cantone può rinunciare a far partecipare i Comuni alla copertura del contributo cantonale alle spese di finanziamento del servizio sostitutivo della ferrovia.

Si tratta di Fr. 400.000,— che il messaggio del Consiglio di Stato propone di ripartire tra i Comuni in conformità di una chiave di riparto simile a quella stata adottata in occasione del risanamento della Ferrovia delle Centovalli e in altre precedenti occasioni.

La Commissione della Gestione ritiene che l'abbandono del contributo dei Comuni in questo speciale caso non potrà essere invocato quale un precedente e ciò perché è giustificato da due ordini di ragionamenti particolari:

In primo luogo si può ammettere l'opportunità di compensare la Vallemaggia per il fatto che i famosi Fr. 800.000,— stati utilizzati per l'acquisto dei battelli e che poi, al momento della vendita dei battelli stessi, furono investiti nelle Centovalli, erano in parte destinati per iniziare il riassetto della ferrovia della Vallemaggia e perché, durante il periodo dell'affitto della ferrovia alle F.R.T. alcune volte i canoni di locazione di Fr. 70.000,— e che erano ricavati dal suo favorevole esercizio, anziché essere versati alla società della Ferrovia della Vallemaggia, sono stati destinati a coprire i disavanzi della Ferrovia delle Centovalli.

In secondo luogo, la convenzione tra Confederazione, Cantone e Ferrovie Regionali prevede — art. 10 — che: « La FART mette gratuitamente a disposizione del Cantone il sedime ferroviario occorrente per l'allargamento della strada ».

Agli effetti dei rapporti tra Cantone e Comuni della Valle, può essere tenuto conto che, in realtà, tutti questi terreni che passano ora dalla FART in proprietà del Cantone e che hanno un rilevante valore, sono stati messi a suo tempo a disposizione per la creazione della ferrovia dai privati, Comuni e Patriziati valmaggesi.

Cessata la ferrovia, dovrebbero ritornare ai loro proprietari. La mancata restituzione dei terreni può costituire una giustificazione per l'abbandono dei franchi 400.000,— di contributo, anche se il nesso tra i diversi elementi non è giuridicamente perfetto.

L'abbandono di questi Fr. 400.000,— comporta però anche qualche vantaggio per il Cantone e cioè il risparmio delle spese e complicazioni della procedura di riparto, in quanto, come risulta dai ricorsi presentati nelle precedenti occasioni, l'attuale chiave di riparto non è soddisfacente ed è difficile stabilirne una migliore.

Inoltre il Cantone riceverà la corrispondente maggior parte di azioni della società, rafforzando in tal modo la sua influenza nella società in confronto della Confederazione e dei Comuni.

A questo proposito, la Commissione ritiene anche non giustificato che gli scorpori non necessari alla FART per i suoi impianti di autolinee, né al Cantone per l'attuale allargamento stradale, restino di proprietà della FART, con possibilità dalla stessa di cederli o non cederli ai Comuni ;

bensi che il principio debba essere invertito nel senso che *la FART cede gratuitamente al Cantone l'attuale sedime ferroviario, ad eccezione della parte necessaria per l'installazione del servizio automobilistico.*

Il Consiglio di Stato dovrà prendere i necessari accordi con la FART o per modificare l'art. 10 della convenzione o per convenire separatamente il principio della cessione integrale del sedime ferroviario.

A proposito di contributi, la Commissione della Gestione ritiene di poter raccomandare che il *Cantone assuma interamente gli eventuali disavanzi d'esercizio.*

Secondo le previsioni saranno inesistenti e di poca entità e sopportati per 2/3, e forse più tardi interamente, dalla Confederazione.

Si può però già fin d'ora esprimere il proposito di rinunciare al contributo dei Comuni per gli eventuali disavanzi d'esercizio.

Per contro non vi è giustificazione per una rinuncia che, del resto, non è stata chiesta da nessuno, a richiedere dai Comuni *i contributi previsti dalla legge sulla costruzione delle strade*, in relazione ai tratti di strada nell'abitato.

Ad evitare malintesi, la Commissione ritiene necessario di includere nel decreto, come d'uso, la conferma del principio, pur raccomandando che, in considerazione della debolezza economica della Valle, ci si limiti a dei minimi.

Per quanto concerne le ulteriori garanzie che il sollecito Comitato di Difesa vorrebbe ottenere, ci sembra che il messaggio governativo, le leggi esistenti e la natura delle cose, possano tranquillizzare anche i più pessimisti e diffidenti.

Il servizio autostradale che sostituirà la ferrovia, in forza dell'art. 57 della nuova legge federale sulle ferrovie « deve garantire un servizio pubblico, in generale come prima, o compensato da vantaggi equivalenti ».

Ciò significa che dovranno essere trasportati, non solo le persone, ma anche il bestiame e ogni specie di merce. Dalle spiegazioni dettagliate fornite alla Commissione dalla Direzione della FART, ci si può convincere che il programma in proposito è assai ampio e che verrà rispettato.

Ciò vale anche per il *numero di corse automobilistiche, per la sufficienza dei posti a sedere, per l'orario, per le stazioni di attesa e finalmente per le tariffe* destinate a rimanere inferiori a quelle dei servizi di trasporto geriti direttamente dalle PTT.

La commissione ha anche accertato che è prevista una conveniente nuova occupazione di tutto il personale. Nessuno verrà licenziato.

Per essere completi, abbiamo preso in esame anche il problema del *debito obbligazionario*, attualmente di circa Fr. 930.000,—, che beneficia del diritto di pegno anche sulla linea ferroviaria — terreni e binari. Secondo le norme generali

di diritto, il ricavo della realizzazione del pegno — vendita dei rottami e cessione del fondo — dovrebbe essere destinato a pagamento del debito.

Sennonché il Tribunale Federale ha già confermato, in occasione dell'ultimo risanamento delle FRT (sentenza 8 marzo 1957) che, in materia ferroviaria, somma capitale e interessi variabili sui prestiti obbligazionari, non abbisognano di essere pagati al momento in cui vengono realizzati i pegni, bensì che le garanzie si ritengono limitate sui beni che rimangono, fino a tanto che questi ultimi eccedono al valore del debito obbligazionario.

Ciò equivale a dire che chi ha prestato denaro a società ferroviarie deve accontentarsi di restare moralmente creditore fino alla fine dei secoli. Ma purtroppo per i risparmiatori, il supremo Tribunale Federale ha deciso così.

Nonostante questa giurisprudenza, potrebbe essere equo offrire ancora una volta agli obbligazionisti una percentuale dell'ordine di grandezza di quella offerta nel 1957.

La Commissione ha accertato che, di fronte anche allo stato degli impianti, nei quali opportunamente si evitò negli ultimi tempi di investire denaro in manutenzione, la FART ha deciso di cessare prossimamente l'esercizio della Ferrovia della Vallemaggia. La FART si è presa il rischio di ordinare tempestivamente gli autobus, scontando una decisione favorevole del Gran Consiglio.

Il Cantone per contro non potrà iniziare subito i previsti lavori di miglioramento della strada, in quanto aspetta la decisione del Gran Consiglio per dare l'avvio alla procedura di espropriazione e di appalto.

FART e Uffici tecnici dello Stato dovrebbero cercare di coordinare almeno i lavori di demolizione con quelli delle previste venti piccole correzioni stradali, in modo da avviarli immediatamente e da condurli a termine entro pochi mesi da quando il sedime ferroviario sarà stato messo a disposizione per il miglioramento della strada.

La Commissione ritiene infine che la Convenzione tra Confederazione, Cantone e FART annessa al messaggio e menzionata nel disegno di decreto, debba essere esplicitamente approvata dal Gran Consiglio.

Affinché sia adempiuto a questo requisito e sia tenuto conto delle ulteriori considerazioni riassunte nel presente rapporto, la Commissione ha allestito un testo modificato di decreto legislativo che si permette di sottoporre al Gran Consiglio, raccomandandone l'accettazione.

Per la Commissione della Gestione:

A. Caroni, relatore

Antognini — Bottani — Coppi —

Fraschina, con riserva — Generali

— Guscetti — Lepori — Patocchi —

Pelli — Rossi-Bertoni — Verda —

Wyler, con riserva

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la sostituzione della Ferrovia Locarno - Pontebrolla - Bignasco (Vallemaggia) con un autoservizio regolare e lo stanziamento di crediti per l'allargamento del campo stradale

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone Ticino

vista la legge federale sulle ferrovie (LFF) del 20 dicembre 1957 nonché l'ordinanza di esecuzione del 19 dicembre 1958 ;

visto il messaggio 7 settembre 1965 n. 1311 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — È approvata la convenzione tra la Confederazione Svizzera, il Cantone Ticino e la S.A. Ferrovie Regionali Ticinesi (FART) concernente la sostituzione della ferrovia Locarno - Pontebrolla - Bignasco con un autoservizio.

Art. 2. — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare alla società Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) in Locarno, alle condizioni fissate nella convenzione pattuita tra la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino e la FART stessa, un contributo di Fr. 1.430.000,—.

Il Cantone rinuncia alla facoltà di esigere partecipazione dei Comuni alla copertura di questo contributo.

Art. 3. — Per la prima tappa dei lavori di correzione integrale della strada Pontebrolla - Cavigno sono accordati i seguenti crediti :

— circonvallazione di Avegno	Fr. 1.400.000,—
— circonvallazione di Someo	Fr. 952.000,—
— migliorie alla strada esistente	Fr. 1.500.000,—
<i>Totale</i>	<u>Fr. 3.852.000,—</u>

Verranno prelevati i contributi di legge a carico dei Comuni interessati.

Art. 4. — I crediti di cui agli art. 2 e 3 saranno iscritti nella parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 5. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato ne fissa la data dell'entrata in vigore.

