

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente il secondo periodo di risanamento della ferrovia
delle Centovalli

(del 30 gennaio 1959)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con messaggio n. 677 dell'11 gennaio 1957 il Consiglio di Stato presentava al Gran Consiglio un *piano generale* per il risanamento tecnico, finanziario e amministrativo delle Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT), elaborato di concerto con l'Ufficio federale dei trasporti. Tale piano, da realizzare in due periodi, prevedeva:

1. La riorganizzazione amministrativa e finanziaria dell'azienda.
2. L'incorporazione nell'azienda FRT degli autoservizi Locarno - Ascona - Brissago, Locarno - Losone - Golino e Locarno - Ronco s/Ascona.
3. La sostituzione delle Tramvie locarnesi con un autoservizio.
4. La prima parte del rinnovamento del tronco svizzero della ferrovia delle Centovalli, parallelamente al riassetto del tronco italiano.
5. La garanzia di copertura dei disavanzi d'esercizio annuali, compresi gli ammortamenti.
6. Il rinnovamento o la sostituzione della ferrovia della Vallemaggia.

Per il primo periodo di risanamento, non essendo ancora entrata in vigore la nuova legge sulle ferrovie, poteva essere disponibile soltanto un importo di 3.060.000,— franchi, così ripartito:

Contributo della Confederazione	Fr. 1.000.000,—
Contributo del Cantone	Fr. 1.000.000,—
Ricavo vendita battelli	Fr. 1.060.000,—
Totale	Fr. 3.060.000,—

Questo importo doveva ricevere la seguente destinazione:

1. *Sistemazione finanziaria*
 - a) Acquisto 18.000 azioni in possesso di privati Fr. 50.000,—
 - b) Tacitazione obbligazionisti Fr. 100.000,—
 2. *Rinnovamento Centovalli (primo periodo)*
 - c) Soprastruttura Fr. 333.000,—
 - d) Linea di contatto, telefono ferroviario, attrezzatura d'officina Fr. 930.000,—
 - e) Due nuovi treni articolati Fr. 1.342.000,—
 - f) Fabbricati, ponti e gallerie Fr. 305.000,—
- Totale Fr. 3.060.000,—**

I rimanenti lavori di rinnovamento necessari per raggiungere un assestamento definitivo della ferrovia delle Centovalli e della linea della Vallemaggia, sarebbero stati finanziati appena la nuova legge federale sulle ferrovie, dibattuta in quel momento davanti alle Camere federali, sarebbe entrata in vigore.

Con decreto legislativo del 26 giugno 1957, codesto Gran Consiglio approvò il piano generale di risanamento nonchè la proposta di realizzarlo in due periodi (art. 1). Contemporaneamente autorizzò il Consiglio di Stato a versare il contributo a suo carico per il primo periodo, cioè Fr. 1.000.000,—, dietro rilascio di azioni privilegiate FRT per un importo equivalente (art. 2). Il 50 % di tale importo fu messo a carico dei Comuni interessati (art. 3).

Inoltre, con il medesimo decreto legislativo, il Consiglio di Stato venne autorizzato a versare un contributo a fondo perso di Fr. 300.000,— per l'allontanamento delle rotaie dal campo stradale all'atto della sostituzione della linea tramviaria urbana con un autoservizio (art. 6).

Approvando poi il « I supplemento alla convenzione conchiusa il 17 maggio/23 agosto 1950 e 15 gennaio 1951 tra la Confederazione svizzera, il Cantone Ticino e le FRT » codesto Gran Consiglio autorizzava pure il Consiglio di Stato a coprire, unitamente alla Confederazione, i disavanzi d'esercizio delle FRT, inclusi gli ammortamenti.

I.

PRIMO PERIODO

Riferiamo brevemente qui di seguito in merito all'attuazione del programma di risanamento (parte generale e primo periodo).

1. *Riorganizzazione amministrativa*

La riorganizzazione amministrativa è stata condotta compatibilmente con le possibilità pratiche di sistemare il personale non strettamente indispensabile. Fino ad oggi, rispetto allo stato 1956, risultano eliminati dieci agenti di ruolo: 4 presso gli uffici della direzione, 5 nel servizio stazioni Vallemaggia, 1 nel servizio stazioni Centovalli. Un'ulteriore razionalizzazione sarà possibile, sia presso gli uffici della Direzione sia nell'esercizio, quando saranno terminati i lavori di rinnovamento e attuati determinati provvedimenti tecnici in programma, come pure con il raggiungimento dei limiti di età da parte di taluni agenti che non è possibile licenziare dopo venti o trent'anni di servizio. Per assicurare con proprio personale i lavori di rinnovamento del binario è però stato necessario aumentare transitoriamente il numero degli operai avventizi della squadra, il che incide sul bilancio ordinario dell'azienda.

2. *Riorganizzazione finanziaria*

a) *Capitale sociale*

Conformemente al piano di risanamento si è proceduto all'acquisto di 18.000 azioni in possesso di privati, al prezzo di Fr. 50.000,— (valore nominale Fr. 1.800.000,—). Dopo questa operazione, il capitale sociale della azienda è passato in proprietà degli enti pubblici in misura superiore al 90 %. Il nuovo Consiglio di amministrazione è composto esclusivamente di rappresentanti di enti pubblici: Cantone e Confederazione hanno la maggioranza.

b) *Capitale di terzi*

Appena chiarita la situazione quo al risanamento o sostituzione della ferrovia della Vallemaggia, verrà pubblicata la grida che offre agli obbligazionisti privati la possibilità di cedere i loro titoli in compenso di una tacitazione definitiva.

3. *Incorporazione nell'azienda FRT degli autoservizi Locarno-Ascona-Brissago, Locarno-Losone-Golino, Locarno-Ronco s/Ascona*

Dopo lunghe e non facili trattative, la concessione per questi autoservizi è stata rilasciata alle FRT, con decorrenza dal 1. maggio 1957 e fino al 31 di-

cembre 1961. Le FRT si sono però viste costrette a concludere un contratto con il garage Rinaldi per un appalto del servizio a quella ditta fino al 31 dicembre 1961. La ditta Rinaldi versa annualmente alle FRT un indennizzo di Fr. 10.000,— (20.000,— dal 1. giugno 1960). A decorrere dal 1. gennaio 1962, le FRT assumeranno in proprio gli autoservizi in parola. Esse dovranno provvedere entro quella data al riscatto del parco autoveicoli Rinaldi nonchè alla costruzione dell'autorimessa.

4. *Sostituzione delle Tramvie locarnesi con un autoservizio*

Con decreto legislativo 26 giugno 1957, il Gran Consiglio ha stanziato, oltre al contributo accennato per il primo periodo Centovalli, un sussidio a fondo perso di Fr. 300.000,— per la soppressione del binario in via Gottardo. Le successive trattative con i Comuni di Locarno, Muralto e Minusio hanno infine condotto ad un accordo sul rimanente finanziamento del nuovo autoservizio, cosicchè è stato possibile, agli inizi del 1958, di procedere all'ordinazione dei quattro autoveicoli necessari. L'apertura del servizio automobilistico urbano è prevista per il 1. settembre 1959. L'onere a carico delle FRT si aggira sui Fr. 200.000,— mentre Fr. 550.000,— sono forniti dai tre Comuni interessati e Fr. 300.000,— sono versati a fondo perso dal Cantone. Anche questo punto del programma di risanamento sta per essere realizzato.

5. *Il primo periodo del rinnovamento della ferrovia delle Centovalli*

a) *Tronco italiano*

Grazie al prestito di Fr. 1.755.000,— accordato alla Società Subalpina di Imprese ferroviarie da parte della Confederazione, i lavori di rinnovamento del tronco italiano hanno potuto essere messi in cantiere e procedono normalmente, pur non raggiungendo, sotto certi aspetti, l'ampiezza di quelli in corso sul tronco svizzero; un importo di circa un milione e mezzo è destinato alla costruzione della nuova stazione sotterranea di Domodossola, alla creazione della quale la Provincia di Novara e il Comune di Domodossola concorrono con contributi straordinari. I lavori di risanamento del tronco italiano dovranno essere ultimati, conformemente ai disposti di legge, entro il 31 dicembre 1959.

b) *Tronco svizzero*

I lavori previsti nel programma del primo periodo procedono spedatamente, sotto la vigilanza dell'Ufficio federale dei trasporti, motivo per cui urge mettere in cantiere quelli riguardanti il secondo periodo, oggetto appunto del presente messaggio.

aa) *Binario*

Pur essendo il credito per il primo periodo limitato a soli 333.000,— franchi, si è proceduto nel 1958 al cambiamento integrale del binario da Pontebrolla a Intragna, per un tratto di circa 4 km., con nuove rotaie (lunghe 24 m., del peso di 30,1 kg/m.) con traverse metalliche e riempimento di nuova ghiaia. La spesa del solo materiale impiegato supera i Fr. 600.000,—. Si è quindi già dovuto incidere sul programma lavori del secondo periodo.

Inoltre, nell'autunno 1957, la squadra FRT ha proceduto al rifacimento del binario a gola, in via R. Simen a Locarno, su di un tratto di circa 250 m.: questo lavoro, svolto in parte di notte, ha comportato una spesa di Fr. 316.— per metro di binario. Il rimanente binario a gola in città dovrà essere rinnovato entro il 1960.

Tanto per il rinnovamento del binario in linea aperta quanto per il rifacimento del binario a gola su sede stradale, sono stati adottati concetti moderni che hanno riscosso l'approvazione degli organi tecnici federali, incaricati di studiare la normalizzazione del materiale, e la adesione di altre importanti ferrovie svizzere.

bb) *Ponte Ruinacci*

La sistemazione di questo ponte, per la quale sono stati stanziati 50.000,— franchi, è stata studiata con l'Autorità federale. L'impresa appaltatrice inizierà i lavori questa primavera.

cc) *Prosciugamento gallerie*

Per non creare troppi cantieri, questi lavori, per i quali è disponibile la somma di Fr. 30.000,—, verranno compiuti una volta terminato il binario.

dd) *Prolungamento officina*

Il progetto è attualmente in fase di realizzazione. Il credito previsto di Fr. 100.000,— dovrà essere riveduto, rendendosi indispensabile una più confacente e completa sistemazione dei locali adibiti ad uso officina e amministrazione, in seguito alle richieste formulate dal Comune di Locarno e accettate dalle Autorità federali e cantonali.

ee) *Sistemazione piazzale stazione a Locarno FFS*

I lavori non possono essere iniziati prima della cessazione del servizio tramviario e senza conoscere la sorte che sarà riservata alla ferrovia della Vallemaggia. Il credito previsto di Fr. 60.000,— dovrà essere aumentato qualora, per esigenze della circolazione, si decidesse pure uno spostamento del fascio di binari.

ff) *Nuova sottocentrale di Verdasio*

Questo nuovo impianto che fornisce 400 kW alla linea di contatto e alimenta pure una frazione di Intragna (Bolle) è in servizio dal 17 luglio 1958. Il credito non è stato sorpassato. Nel secondo periodo dovrà tuttavia essere costruita una nuova sottocentrale anche a Intragna, per fornire l'energia necessaria ai nuovi elettrotreni nelle ore di punta.

gg) *Linea di contatto e telefonica*

Sono in corso i lavori per la totale sostituzione della linea di contatto, con sospensione in parte a catenaria, in parte sistema Pontecorvo, su pali di cemento SACAC (Bodio). La nuova linea telefonica viene messa in cavo fra Locarno e Pontebrolla: il cavo serve pure per i previsti segnali di blocco e il comando a distanza della sottocentrale di Pontebrolla. I lavori saranno terminati entro la primavera prossima. La spesa rimarrà nei limiti del credito per la linea di contatto (franchi 750.000,—), mentre per quella telefonica si avrà un sorpasso dell'ordine (credito Fr. 110.000,—) di ca. 15.000,— franchi.

hh) *Nuovo materiale rotabile*

I quattro nuovi elettrotreni articolati (ETR), di cui due per le FRT e due per la Subalpina, sono in costruzione presso le ditte Schindler Wagons Pratteln e Brown Boveri Baden/Milano. La fornitura della prima composizione è prevista per il mese di marzo 1959. Gli altri tre ETR seguiranno a un mese di distanza. Trattandosi della prima costruzione del genere in Svizzera, una delle quattro composizioni verrà esposta dalle ditte fornitrici alla Fiera campionaria di Basilea del prossimo aprile. Il ritardo nella fornitura è causato dal sovraccarico di lavoro nell'industria svizzera. La spesa rimarrà nei limiti del credito (Fr. 1.342.000,—). I nuovi ETR permetteranno di migliorare sensibilmente l'orario e i collegamenti fra il Ticino e la Svizzera romanda a partire dal prossimo periodo di orario (31 maggio 1959).

ii) *Attrezzatura d'officina*

E' stata acquistata in gran parte e verrà sistemata nei nuovi locali. Credito Fr. 70.000,—, non superato.

II.

SECONDO PERIODO

Conformemente agli accordi intervenuti in sede italo-svizzera, federale e cantonale (accordi riferiti sia nel piano generale di risanamento sia nel messaggio n. 677 al Gran Consiglio), i lavori del secondo periodo del rinnovamento del tronco svizzero della Centovallina, devono essere finanziati nell'ambito dell'aiuto previsto dalla nuova legge sulle ferrovie.

Nel secondo periodo di risanamento rientra pure, conformemente al programma generale, il problema scabroso della ferrovia della Vallemaggia. Poichè questo tema ha suscitato e continua a suscitare pareri discordi, quanto all'opportunità di adottare una soluzione piuttosto dell'altra, il Consiglio di Stato, preoccupato di evitare ritardi al proseguimento dell'opera di risanamento della Centovallina, affronterà la questione della Vallemaggia con un messaggio separato. Esso si limita perciò ad esporre in questa sede il programma dei lavori che restano da eseguire nelle Centovalli, a complemento dell'opera iniziata. Tale programma è stato messo a punto dai periti dell'azienda e dell'Ufficio federale dei trasporti.

*Lavori da eseguire nell'ambito del secondo periodo
del risanamento Centovalli*

1. Cambiamento binario in linea aperta; continuazione dei lavori	Fr. 1.906.000,—
2. Cambiamento binario a gola lungolago	» 550.000,—
3. Sistemazione officina, magazzini ed edificio direzione, conformemente agli accordi intervenuti fra città, Confederazione e Cantone	» 250.000,—
4. Scambi elettrici a St. Antonio	» 20.000,—
5. Segnali di blocco	» 100.000,—
6. Telecomando sottostazione di Pontebrolla	» 20.000,—
7. Nuova sottocentrale di Intragna	» 115.000,—
8. Sorpasso impianto telefonico	» 15.000,—
9. Riassetto materiale rotabile	» 60.000,—
10. Due nuovi rimorchi viaggiatori	» 340.000,—
11. Due nuovi elettrotreni articolati a 2 casse, con relativo carrello di riserva	» 1.168.000,—
	<hr/>
Totale	Fr. 4.544.000,—

A riguardo dei lavori sopra elencati, diamo le esguenti delucidazioni :

a) Il rinnovamento completo della sottostruttura con rotaie da 30,1 kg/ml. e nuove traverse metalliche richiede una spesa di :	
Fr. 137,— il ml. per km. 13,700	= Fr. 1.830.000,—
Fr. 250,— il ml. per 1 km. (in città)	= Fr. 250.000,—
Scambi	Fr. 93.000,—
Segnali	Fr. 10.000,—
	<hr/>
	Fr. 2.238.000,—
Credito per lavori già eseguiti nel primo periodo	Fr. 333.000,—
	<hr/>
Rimanenza per lavori da eseguire o già anticipati	Fr. 1.905.000,—

Terminati questi lavori di rinnovamento, il binario sarà interamente nuovo da Ponte Brolla a Camedo (confine svizzero), eseguito a regola d'arte e in condizioni da permettere un esercizio ferroviario rapido, confortevole e sicuro.

- b) Il cambiamento del binario a gola sul lungolago di Locarno è un'opera di assoluta necessità, poichè in seguito agli straripamenti del lago nella zona del Bosco Isolino, si sono avuti cedimenti e deformazioni che, in concorso con l'usura delle rotaie, mettono in pericolo non solo l'esercizio ferroviario, bensì anche la circolazione stradale. Il nuovo sistema di posa del binario, su solettone di cemento, come già attuato nell'autunno 1957 in via Simen, ovverà a questi inconvenienti.
- c) L'alzamento e l'arretramento dell'edificio dell'Amministrazione, oltre all'ampliamento già in atto dell'officina ferroviaria, lavori decisi dopo laboriose trattative fra il Comune di Locarno e i rappresentanti della Confederazione e del Cantone in seno al Consiglio di amministrazione FRT, richiederà una spesa di oltre Fr. 250.000,—. A ciò si aggiunge la quota-parte a carico della ferrovia per i magazzini, i locali igienici e la sala del personale, che verranno sistemati nella nuova autorimessa, opera quest'ultima finanziata esclusivamente dall'azienda con il concorso dei Comuni interessati alla sostituzione del servizio tramviario.
- d) Il comando elettrico degli scambi alla stazione di St. Antonio, che richiederà una spesa di Fr. 20.000,—, permetterà di risparmiare un operaio (scambista) e appare quindi un investimento oltremodo vantaggioso.
- e) Pure l'impianto di segnali di blocco suggerito dal perito del Cantone ing. Remy, consentirà una semplificazione del servizio stazioni, con conseguente economia di personale, senza recar pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio.
- f) L'introduzione del telecomando per azionare da Locarno - St. Antonio la sottocentrale di Pontebrolla (Fr. 20.000,—) è pure opportuna poichè permette di eliminare il macchinista attualmente in servizio a Pontebrolla.
- g) Nel primo progetto di piano generale, si era sperato di poter fornire sufficiente energia elettrica di trazione con un'unica nuova sottocentrale a Verdasio (400 kW). Ciò sarebbe infatti senz'altro realizzabile nel caso in cui circolasse solo il materiale rotabile vecchio, composto di motrici di 440 CV (320 kW); siccome la potenza dei nuovi ETR articolati è però di 980 CV (720 kW), per garantire un esercizio sicuro e senza ritardi specie nei periodi di punta, è indispensabile la costruzione di un'altra sottostazione di 600 kW a Intragna, capace di integrare le due attuali di Pontebrolla (400 kW) e Verdasio (400 kW).
- h) Dei numerosi lavori eseguiti nel primo periodo di risanamento, uno solo ha richiesto una spesa superiore al preventivo: il nuovo impianto telefonico. Il sorpasso è di Fr. 15.000,—, cioè del 13,6% ed è motivato dal fatto che, per ragioni tecniche e di razionalità, si è usato un cavo di 7 paia di fili fra Locarno - St. Antonio e Pontebrolla: tale cavo servirà però anche per il telecomando della sottostazione, per il segnale di blocco e per la linea telefonica della Vallemaggia, nel caso in cui questa ferrovia venisse pure risanata.
- i) Il credito di Fr. 60.000,— per il riassetto del materiale rotabile vecchio riguarda essenzialmente alcuni rimorchi che dovranno circolare, nei periodi di grande frequenza, agganciati ai nuovi TTR articolati. Inoltre, l'Ufficio federale dei trasporti ha previsto due rimorchi viaggiatori nuovi, del tipo FFS leggero, per un importo di Fr. 340.000,—.
- l) Nel primo progetto di piano generale di risanamento non era stato previsto l'acquisto di ulteriori motrici, oltre i due ETR a tre casse che entreranno in servizio la prossima primavera e destinati esclusivamente al traffico diretto di transito Locarno — Domodossola — Sempione. Per il traffico locale si era pensato di ammodernare le attuali due motrici (anno 1923) e di acquistare eventualmente una terza motrice (anno 1923) della Società Subalpina.

Se non che gli studi tecnici eseguiti hanno dimostrato chiaramente che un ammodernamento delle vecchie automotrici, ormai troppo logore e di modello antiquato e non idoneo al servizio, richiederebbe una spesa sproporzionata al risultato che si potrebbe conseguire. Questa considerazione ha indotto l'Autorità federale a proporre l'acquisto di altri due ETR articolati, del tutto simili agli attuali, però a due casse invece di tre. Gli ETR a due casse, oltre ad assumere normalmente il disbrigo del traffico locale, potranno utilmente sostituire gli ETR a 3 casse durante la stagione morta, permettendo di conseguire una non trascurabile economia di corrente elettrica. Nella sua decisione, l'Autorità federale ha inoltre tenuto giustamente conto del fatto che la popolazione locale, la quale ha parimente contribuito finanziariamente al riassetto della linea, chiede di poter pure usufruire di nuovo materiale rotabile e non comprenderebbe se esso fosse riservato, per ragioni d'esercizio, solo al traffico turistico.

III.

FINANZIAMENTO

Il 1. luglio 1958 è entrata in vigore la nuova legge federale sulle ferrovie (LFF) del 20 dicembre 1957, la quale apporta, come spiegheremo più avanti (cap. IV), importanti contributi alle ferrovie private svizzere per mantenerne l'esercizio e alleggerisce sensibilmente l'onere a carico dei Cantoni, specie per la copertura dei disavanzi e degli ammortamenti. Per quanto riguarda invece le spese d'impianto e di risanamento, la nuova LFF, mentre fissa al 66,66 % il contributo della Confederazione per la sostituzione di una ferrovia con un'auto-servizio, lascia arbitro il Consiglio federale di determinare il contributo federale in caso di lavori di rinnovamento, ritenuto che tale contributo sarà di regola del 50 %. Nell'ordinanza esecutiva 19 dicembre 1958 della LFF, il Consiglio federale fa chiaramente capire che non intende scostarsi dalla regola del 50 %, salvo casi speciali (art. 11). Molto difficile è stato per il Consiglio di Stato poter convincere il Dipartimento federale delle poste e ferrovie dell'opportunità di accordare un contributo superiore al 50 % nel caso della ferrovia delle Centovalli. Più che la limitata capacità finanziaria del Cantone, ha convinto l'Autorità federale l'argomento, incessantemente ripetuto, che designa la ferrovia Locarno-Camedo come una linea di carattere prettamente internazionale e intercantonale, basata su una convenzione fra la Svizzera e l'Italia.

Il Dipartimento federale delle poste e ferrovie ha infine accettato di porre al Consiglio federale un contributo federale del 66,66 % per il secondo periodo di risanamento della ferrovia delle Centovalli, a condizione tuttavia che il nostro Cantone rinunci a chiedere la compensazione della prestazione di Fr. 270.000,— fornita in più nel 1951, ricevendo azioni in compensazione di crediti.

Riservata l'approvazione del Consiglio federale è quindi stato concordato il seguente piano di finanziamento :

Importo necessario per il secondo periodo : Fr. 4.544.000,—

Dedotti :

Ammortamenti 1956	Fr. 199.508,—	
Ammortamenti 1957	Fr. 177.043,—	
Ammortamenti 1958	Fr. 177.043,—	Fr. 553.594,—

Importo da coprire Fr. 3.990.406,—

Ripartizione :

Confederazione	$\frac{2}{3}$ di Fr. 3.990.406,—	= Fr. 2.660.270,—
Cantone	$\frac{1}{3}$ di Fr. 3.990.406,—	= Fr. 1.330.136,—
		<u>Fr. 3.990.406,—</u>

I contributi della Confederazione e del Cantone saranno versati contro rilascio di azioni privilegiate della società.

Alla copertura del contributo del Cantone per il secondo periodo di risanamento (Fr. 1.330.136,—), i Comuni interessati saranno chiamati a partecipare nella misura del 50 %. Proceduralmente, il riparto dei contributi sui singoli Comuni avviene in prima istanza ad opera del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, con diritto di ricorso al Consiglio di Stato. Gli elementi di giudizio per il riparto sono l'importanza degli impianti, la popolazione, l'ente imponibile e le esigenze turistiche.

IV.

CALCOLO DI PREVISIONE, DISAVANZI D'ESERCIZIO, AMMORTAMENTI

Come già abbiamo accennato al cap. III, la nuova LFF permetterà all'azienda FRT di migliorare sensibilmente la sua situazione. In base all'art. 51, la Confederazione rifonderà annualmente all'impresa gli oneri extra ferroviari, commisurati per ragioni di praticità, ad $\frac{1}{2}$ degli ammortamenti. Ciò rappresenta attualmente per le FRT una somma di ca. Fr. 50.000,— all'anno, importo destinato ad aumentare sensibilmente negli anni futuri, in misura proporzionale agli accresciuti ammortamenti in seguito alle nuove spese d'impianto. Oltre a ciò, una opportuna riforma tariffale che integrerà completamente la ferrovia delle Centovalli nel sistema tariffale scalare delle FFS, permetterà all'azienda di recuperare circa Fr. 40.000,— all'anno.

E' poi da sperare che il totale riassetto della linea, la messa in servizio di nuovo confortevole materiale rotabile, l'aumento della velocità, il sensibile miglioramento dell'orario (fra cui la realizzazione di un collegamento serale Ginevra-Losanna e Berna-Locarno-Bellinzona, oggi inesistente, almeno per quanto riguarda la Svizzera francese), unitamente alla riduzione del prezzo del biglietto per le distanze superiori a 150 km. (adozione del sistema scalare FFS, con opportuno correttivo), apporteranno alla ferrovia delle Centovalli un importante incremento di traffico.

La Direzione dell'azienda, in base a calcoli prudenti e tenuto conto anche del sostanziale miglioramento degli stipendi già concesso al personale, ritiene di poter comunque equilibrare tanto il conto esercizio della Centovallina, quanto quello degli autoservizi (urbano e suburbano).

Resterebbero eventualmente da coprire gli ammortamenti degli impianti ferroviari. In base alla nuova LFF essi devono essere effettivi (e non più solo contabili), con la conseguenza che verranno evitate in futuro massicce azioni di risanamento rese necessarie, come l'attuale, dall'invecchiamento degli impianti che non trova correttivo nell'esistenza di un fondo di rinnovamento.

La copertura degli ammortamenti annui e degli eventuali disavanzi d'esercizio è assicurata dalla nuova LFF (art. 58 e 60) in ragione di $\frac{2}{3}$ a carico della Confederazione e $\frac{1}{3}$ a carico del Cantone. Ciò rappresenta per il Cantone un sostanziale alleggerimento in confronto della situazione ante legge federale sulle ferrovie, nella quale l'onere a carico della Confederazione era del 50 % del solo disavanzo d'esercizio, esclusi gli ammortamenti, mentre al Cantone erano addossati, dal 1. gennaio 1956 in poi, il 50 % del disavanzo d'esercizio e il 100 % degli ammortamenti annuali.

Questo miglioramento non si tradurrà soltanto in un vantaggio per il Cantone, bensì si farà sentire ancora maggiormente per i Comuni interessati, in quanto, nelle intenzioni del legislatore, l'aumento del contributo della Confederazione per la copertura degli oneri annuali (esclusi gli oneri di risanamento) ha precisamente lo scopo di permettere ai Cantoni di liberare i Comuni dal pagamento di contributi pari, nel nostro caso, al 50 % della prestazione cantonale.

Per queste considerazioni proponiamo a codesto Gran Consiglio di adottare il progetto di decreto concernente il secondo periodo di risanamento della ferrovia delle Centovalli, ritenuto che per quanto riguarda la ferrovia della Vallemaggia il Consiglio di Stato presenterà, entro breve termine, un messaggio separato.

Siccome i lavori di risanamento sono già in corso, conformemente al programma generale già adottato da codesto Gran Consiglio, ed i mezzi concessi nel primo periodo sono per essere esauriti, il Consiglio di Stato sarebbe grato per una sollecita considerazione del disegno di decreto legislativo presentato.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Janner

Il Cons. Segr. di Stato :

Celio

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO
concernente il secondo periodo di risanamento
della ferrovia delle Centovalli

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

- visto il decreto legislativo 26 giugno 1957 concernente il risanamento delle Ferrovie Regionali Ticinesi (piano generale e primo periodo);
- visto il messaggio 30 gennaio 1959 n. 822 del Consiglio di Stato;
- vista la legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957, nonchè l'ordinanza d'esecuzione 19 dicembre 1958,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il Consiglio di Stato, in esecuzione del programma previsto per il secondo periodo di risanamento della ferrovia delle Centovalli, è autorizzato a versare alla Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno l'importo di franchi 1.330.136,—, di cui il 50 %

Fr. 665.068,— come partecipazione del Cantone alla sistemazione della ferrovia delle Centovalli (tronco Locarno-Pontebrolla-Camedo);
l'altro 50 %

Fr. 665.068,— come partecipazione dei Comuni.

Art. 2. — I Comuni interessati sono tenuti a rimborsare al Cantone l'importo di Fr. 665.068,—, a copertura dell'anticipo di cui all'art. 1, da ripartire secondo le norme dell'art. 3.

Art. 3. — Il riparto delle quote a carico dei Comuni è allestito dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni, tenuto conto del loro interesse all'impresa, e considerati i seguenti fattori :

- a) importanza degli impianti nel territorio dei Comuni;
- b) popolazione residente;
- c) ente imponible;
- d) numero dei pernottamenti e importanza turistica.

Art. 4. — Contro le decisioni del Dipartimento delle pubbliche costruzioni è dato diritto di ricorso entro 15 giorni al Consiglio di Stato, che giudicherà definitivamente.

Art. 5. — Per la copertura dell'importo di Fr. 665.068,— di cui all'art. 2, iscritto nel bilancio a movimento capitali, il Consiglio di Stato è autorizzato ad emettere un prestito.

Art. 6. — Il Consiglio di Stato è autorizzato a partecipare alla copertura di eventuali disavanzi d'esercizio delle Ferrovie Regionali Ticinesi in ragione di un terzo, ritenuto che i due terzi sono a carico della Confederazione, conformemente all'art. 60 della legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957.

Art. 7. — 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 fissa la data dell'entrata in vigore.
