

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio  
concernente la sostituzione della Ferrovia Biasca-Acquarossa  
con un autoservizio regolare e lo stanziamento di crediti  
per sistemazioni stradali in valle di Blenio

(del 15 dicembre 1972)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

Vi è noto, e informazioni in tal senso vi sono state date in diverse occasioni, che da tempo studi sono in corso per una diversa soluzione del problema dei servizi pubblici di trasporto in valle di Blenio, studi che hanno anche una notevole incidenza sul problema della sistemazione delle strade cantonali in valle.

Questi studi si sono conclusi con il concorde riconoscimento, da parte dell'Autorità federale, del Consiglio di Stato e della società della Ferrovia elettrica Biasca - Acquarossa, della necessità di procedere alla sostituzione della ferrovia con un autoservizio, riconoscimento confortato dalle prese di posizione delle Autorità dei Comuni della valle. Gli studi hanno altresì permesso di elaborare una convenzione che stabilisce il concetto e le forme del servizio sostitutivo e fissa gli impegni della Confederazione, del Cantone e della Società. Contemporaneamente sono stati fatti gli studi che permettono l'inizio dell'attuazione di un programma generale di sistemazione stradale.

Con questo messaggio presentiamo le nostre conclusioni e proposte sull'oggetto per le decisioni di competenza del Gran Consiglio.

### LE CONDIZIONI DEI TRAFFICI IN VALLE DI BLENIO

Un cenno sia pur sommario all'evoluzione del problema dei traffici in valle di Blenio non può prescindere dal ricordare importanza e funzione del passo del Lucomagno, che con la sommità a quota 1917 è il valico meno alto delle Alpi centrali. Il passo venne praticato già in tempi remoti ed ebbe nella storia un ruolo importante pur tra alterne vicende quale comunicazione fra sud e nord.

Negli anni 1840 - 1845 l'itinerario del Lucomagno fu oggetto di studi per la realizzazione di una comunicazione ferroviaria fra l'Italia settentrionale e le regioni meridionali della Germania. Il 28 settembre 1845 venne costituita una società per azioni interessante la costruzione di una ferrovia fra il Mediterraneo e il Lago di Costanza, la quale ottenne anche la relativa concessione.

I Cantoni di S. Gallo, Grigioni e Ticino stipularono lo stesso anno un concordato, per la costruzione di una ferrovia a scartamento normale attraverso il Lucomagno, ritenendola la soluzione più idonea per una comunicazione transalpina.

Come noto sorse poi una disputa fra i sostenitori della ferrovia del Lucomagno e quelli della ferrovia del Gottardo. Fu quest'ultimo progetto a trionfare. I lavori della galleria ferroviaria del San Gottardo incominciarono cento anni or sono, nel settembre 1872. L'apertura al traffico avvenne nel 1882.

Accantonato il progetto per la costruzione di una ferrovia a scartamento normale tutti gli sforzi si orientarono verso la trasformazione della mulattiera del Lucomagno in una strada carreggiabile. La strada venne costruita negli anni 1871-1877.

Negli ultimi anni del secolo si costituì però in valle di Blenio un Comitato promotore per una ferrovia a scartamento ridotto Biasca - Olivone. Con decreto

federale 6 ottobre 1899 venne perciò rilasciata una concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto, che avrebbe dovuto essere realizzata in due sezioni, Biasca-Acquarossa e Acquarossa-Olivone, ai signori Cesare Bolla, G. Martinoli, A. Emma e L. Arcioni, membri della Commissione dirigente del Comitato promotore citato.

Con decreto 22 dicembre 1905 la concessione venne trasferita ai signori Giuseppe Pagani di Torre e Giovanni Baggio di Malvaglia. Il 4 settembre 1906 fu costituita la società per la Ferrovia Biasca-Acquarossa (Olivone) e la concessione accordata dall'Assemblea federale fu ceduta alla società.

La costruzione del tronco Biasca-Acquarossa si effettuò fra il giugno 1908 e il giugno 1911. Il servizio ferroviario ebbe inizio il 6 luglio 1911.

Le spese di costruzione ammontarono, secondo il bilancio del 1911, a franchi 1.850.300,—.

Il finanziamento fu assicurato dal contributo dello Stato di Fr. 604.000,— versato in virtù della legge di sussidiamento del 24 gennaio 1902 contro consegna di azioni di secondo grado per uguale importo, dal capitale sociale composto di 2000 azioni di primo grado ordinarie di Fr. 250,— ciascuna per un totale quindi di Fr. 500.000,— e di 471 azioni di primo grado privilegiate di Fr. 250,— ciascuna per un totale quindi di Fr. 117.750,—, e da due prestiti ipotecari emessi l'uno nel 1909 per Fr. 510.000,— al tasso del 4 % e l'altro nel 1911 per Fr. 310.000,— al tasso del 4 1/2 %.

I prestiti ipotecari vennero estinti gradatamente con mezzi propri e a partire dal 1942 fu possibile corrispondere un modesto dividendo del 2,9 % sulle azioni di primo grado e del 4 % sulle azioni privilegiate. Nel 1943 si procedette all'ammortamento per Fr. 75.000,— di parte del capitale azioni privilegiate. Il pagamento del dividendo di cui sopra venne corrisposto fino all'anno 1967, con una sola interruzione per l'esercizio 1952, a dipendenza delle forti spese sopportate per le alluvioni del 1951 che causarono ingenti danni alla linea, specialmente per l'uscita del torrente Leggiuna.

La costruzione della seconda sezione Acquarossa-Olivone, pure concessionata, era prevista per gli anni 1914-1915. Non poté essere realizzata a causa dello scoppio della prima guerra mondiale e della successiva crisi, che resero impossibile il finanziamento dei lavori.

Il 1. gennaio 1926 venne introdotto il servizio autopostale fra Acquarossa e Olivone e nello stesso anno le prime auto postali percorsero il passo del Lucomagno fino a Disentis, stabilendo così il collegamento con la Ferrovia Retica.

I servizi pubblici di trasporto della valle vennero in seguito completati con i seguenti collegamenti automobilistici :

- Acquarossa - Ponto Valentino, con successivo prolungamento fino ad Aquila-Dangio - Torre
- Acquarossa - Corzoneso - Leontica
- Olivone - Campo Blenio
- Biasca - Ludiano.

Ad eccezione della tratta Biasca - Ludiano di cui è concessionaria la società della Ferrovia Biasca - Acquarossa, il servizio sulle altre linee viene svolto, per conto delle PTT, da diversi assuntori.

## LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA FERROVIA

La ferrovia Biasca - Acquarossa, costruita secondo le norme della Ferrovia Retica, ha una lunghezza di km. 13,808, con pendenza massima del 35 % e raggi minimi delle curve di m. 133. Tenendo conto dei binari secondari, la lunghezza totale è di km. 15,586. I manufatti sono costituiti da una galleria di 21 metri e da 22 ponti la cui lunghezza totale è di m. 183.

Eccettuata una percorrenza di m. 250 all'uscita di Biasca - Stazione, incorpo-

rata nel sedime stradale, tutto il tracciato si svolge su sedime di proprietà della società. Sono in servizio 4 stazioni e 9 fermate. I sottopassaggi sono 9, ai quali si aggiunge un soprapassaggio.

Dei 43 passaggi a livello, 4 sono dotati di segnalazione ottica e acustica; 37 di importanza secondaria sono segnalati con croce di S. Andrea; 3 sono muniti di segnali di altro tipo. Esistono poi 15 passaggi a livello esclusivamente pedonali.

Lo stato della sottostruttura e dell'armamento della linea può considerarsi abbastanza buono. La regolazione del binario non è però soddisfacente. Allo scopo di evitare un'anormale usura del binario e del materiale rotabile, risparmiare l'armamento e consentire ai veicoli una corsa più confortevole, si renderebbe necessaria, in caso di mantenimento della ferrovia, l'esecuzione entro breve termine di una regolazione della linea sulla sua intera lunghezza.

La ferrovia è stata prevista per l'esercizio elettrico fin dall'inizio. La trazione è a corrente continua 1200 V. La trasformazione della corrente trifase 8 KV in corrente continua avviene in due sottostazioni a Biasca e Acquarossa.

La linea di contatto, eseguita con filo di rame del  $\phi$  di 9 mm., è sospesa a pali di legno. Sull'intera lunghezza vi è pure una linea di alimentazione della stessa sezione. Il filo è oggi consumato in misura tale da richiedere, in base alle vigenti prescrizioni federali, il rinnovo della linea di contatto.

Il parco veicoli è composto come segue:

Automotrici elettriche:

3 del 1911  
1 del 1951  
1 del 1962

Rimorchi:

2 carrozze del 1911  
1 bagagliaio del 1890  
1 carro postale del 1904

Carri merci:

8 del 1911  
4 del 1951  
1 del 1955

I posti a sedere per i viaggiatori sono 294.

A lato del servizio ferroviario è stato introdotto, nel marzo del 1932, un servizio di trasporti con autocarri, esteso a Biasca e all'alta valle di Blenio.

Nel 1967, a dipendenza della costruzione della strada di circonvallazione di Biasca, sono stati abbandonati i fabbricati con depositi, officine e uffici amministrativi esistenti dal 1911, non essendo più possibile l'accesso al vecchio deposito. Nelle vicinanze del capolinea è stato costruito un nuovo edificio per deposito e officine, nel quale sono pure stati ricavati i vani necessari per la stazione dei raddrizzatori e per gli uffici amministrativi.

Ad Acquarossa esiste una stazione con ufficio per il capostazione e sala d'attesa. Per la posta vi è una piccola costruzione separata di proprietà della ferrovia e affittata alle PTT.

Per i veicoli con sede al capolinea di Acquarossa si dispone di una rimessa con fossa per le revisioni e di un'autorimessa. La manutenzione dei veicoli viene eseguita al deposito di Biasca. Esistono inoltre due modesti fabbricati alle stazioni intermedie di Malvaglia e Dongio.

Nel corso degli studi per la sistemazione della strada principale tra Biasca e Acquarossa è immediatamente emerso che la presenza della ferrovia avrebbe notevolmente ostacolato la futura correzione della strada e causato in ogni caso un forte aumento dei costi di costruzione. D'altra parte il mantenimento della ferrovia avrebbe richiesto costosi interventi per la linea e il materiale rotabile.

In considerazione di ciò l'Autorità cantonale ha invitato la società ferroviaria ad esaminare la possibilità di trasformazione del servizio ferroviario in servizio automobilistico. A tale scopo il Consiglio di amministrazione ha affidato, il 29 aprile 1966, l'incarico all'ing. Walter Storrer, già direttore dell'Azienda di trasporto del Rheintal sangaliese, di eseguire una perizia.

La perizia, presentata nel gennaio 1968, ha messo in evidenza la seguente situazione della società e della linea. Come già detto i due prestiti ipotecari della società di Fr. 510.000,— (1909) al 4 % e di Fr. 310.000,— (1911) al 4 1/2 % sono stati estinti. A partire dal 1942 è stato inoltre possibile corrispondere un modesto dividendo del 2,9 % sul capitale azioni di I grado e del 4 % sulle azioni privilegiate. Il versamento del dividendo è cessato nel 1967 a seguito del deterioramento della situazione dell'azienda. Nessun dividendo è stato invece versato sul capitale azioni di II grado di Fr. 609.000,—.

I conti della società sono sempre stati chiusi in attivo, grazie particolarmente all'attività accessoria rappresentata dal servizio trasporti con autocarri. Gli anni più redditizi di questo servizio accessorio sono stati quelli fra il 1959 e il 1962, con eccedenze lorde delle entrate da Fr. 113.000,— a Fr. 224.000,—, in relazione ai lavori di costruzione degli impianti idroelettrici della Blenio SA. Cessata questa attività, il prodotto lordo dell'attività accessoria è fortemente sceso (Fr. 13.381,— nel 1965).

Il numero dei viaggiatori trasportati dalla ferrovia tende sensibilmente a diminuire. Dai 269.527 viaggiatori nel 1961 si è passati ai 245.923 del 1965 e ai 221.624 del 1966. Una flessione si registra pure per il trasporto delle cose: 7.368 tonnellate nel 1961, 5.859 nel 1965, 4.942 nel 1966.

Se si vuole mantenere il servizio ferroviario si renderà necessario a breve scadenza l'investimento di rilevanti importi per l'esecuzione di opere ed il rinnovamento degli impianti e del materiale rotabile. I lavori ed i rinnovamenti più urgenti riguardano la linea di contatto e il materiale rotabile.

Per il rinnovo della linea di contatto si dovrà procedere alla posa di un nuovo filo di rame del  $\phi$  di 9 mm. Tenendo conto del valore del materiale recuperabile, la spesa per tale opera ammonta a Fr. 60.000,—. Per quanto concerne il materiale rotabile si dovrà pensare alla sostituzione delle tre elettromotrici in servizio dal 1911. In base al volume di traffico presumibile sarà sufficiente procedere all'acquisto di due nuove elettromotrici con una spesa di Fr. 1.240.000,—.

Tralasciando la spesa per i lavori concernenti la totale regolazione dei binari, unicamente per il rinnovo della linea di contatto e per l'acquisto di due elettromotrici a quattro assi, si deve calcolare un importo di Fr. 1.300.000,— (importo valutato nel gennaio 1968).

Nella decisione relativa al mantenimento del servizio ferroviario e all'investimento di nuovi capitali, si deve infine considerare che il termine di scadenza della concessione è stabilito per il 5 ottobre 1979 (80 anni dal decreto dell'Assemblea federale del 6 ottobre 1899).

Nell'affrontare il problema della sostituzione della ferrovia bisogna mettere subito in chiaro che non è possibile limitare lo studio al solo percorso della linea Biasca - Acquarossa. Sulla tratta Acquarossa - Olivone, come detto, è stato istituito nel 1926 un servizio autopostale, con prolungamento durante la stagione estiva attraverso il passo del Lucomagno fino a Disentis. Si commetterebbe un errore se in sostituzione della ferrovia si volesse limitare il nuovo servizio alla tratta Biasca - Acquarossa e dividere anche in avvenire il traffico della valle in due sezioni. La soluzione razionale per un servizio automobilistico si può ottenere unicamente con l'introduzione di un servizio unificato lungo il fondovalle da Biasca fino a Olivone.

Nello studio di un servizio su strada è stata pure presa in considerazione l'alternativa costituita dall'impiego di filobus e ciò in relazione al fatto che per l'alimentazione sono già disponibili le due stazioni di raddrizzatori per corrente continua 1200 V a Biasca e Acquarossa.

Dall'esame è però risultato che un numero limitato di corse giornaliere non permette di coprire gli interessi e l'ammortamento della linea di contatto per un filobus della lunghezza di km. 24,8. Inoltre, le caratteristiche di dislivello avrebbero probabilmente imposto l'installazione di una terza sottostazione di raddrizzatori a Olivone. Infine, considerato che il Cantone dovrebbe poter disporre dell'attuale tracciato ferroviario per la costruzione della strada su una lunghezza di parecchi chilometri, nel corso dei lavori e in attesa di poter costruire la linea di contatto per il filobus sulla nuova strada, si dovrebbe pur sempre istituire un servizio con torpedoni. La soluzione con filobus è quindi da escludere.

In quel momento il perito Storrer concludeva ancora nel senso che la trasformazione dell'esercizio ferroviario in servizio automobilistico poteva giustificarsi essenzialmente per la necessità della sistemazione stradale e non per la situazione della società come tale.

#### LE RAGIONI CHE GIUSTIFICANO LA SOPPRESSIONE DELLA FERROVIA

L'esame del problema compiuto nel 1968 dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni, i contatti avuti con la società e con l'Ufficio federale dei trasporti hanno rafforzato il convincimento che la ragionevole soluzione del problema del servizio pubblico di trasporto in valle di Blenio consiste nella soppressione della ferrovia Biasca - Acquarossa e nell'introduzione di un servizio automobilistico.

Tale opinione hanno espresso a grande maggioranza anche i Comuni della valle, consultati con lettera 12 febbraio 1969 dal Dipartimento, pur accompagnando la loro dichiarazione di adesione alla soppressione con richieste varie concernenti la sistemazione stradale, l'organizzazione del servizio sostitutivo, la politica tariffaria.

In linea generale si può dire che ogni mezzo pubblico di trasporto ha vantaggi e svantaggi. La ferrovia è mezzo completo, ma è di gran lunga il più oneroso. Conviene quindi esaminare se per una determinata regione, in rapporto al numero della sua popolazione, alla sua potenzialità e alle possibilità economiche specialmente turistiche ed industriali, sia oggi veramente indispensabile un mezzo di trasporto così costoso quale è una ferrovia, quando detto mezzo può essere sfruttato solo in misura notevolmente inferiore alla sua capacità potenziale, oppure se non è meglio soddisfare i bisogni di quella determinata regione con un mezzo di trasporto moderno, di sufficiente capienza, più elastico ed economico della ferrovia.

Già in molti casi l'esame oggettivo del quesito ha portato alla conclusione che un moderno mezzo di trasporto stradale, abbinato generalmente a una conveniente sistemazione della sede stradale, può soddisfare il bisogno di trasporto pubblico altrettanto bene quanto la ferrovia, con oneri considerevolmente inferiori per l'azienda che gerisce il servizio e maggiori vantaggi di carattere generale (derivanti dall'allargamento della strada) per la popolazione interessata.

Nel messaggio 7 settembre 1965 sulla sostituzione della ferrovia della Valle-maggia è stato fornito (pag. 15) un elenco di 19 linee ferroviarie sopresse tra il 1938 e il 1965. A quell'elenco si possono ora aggiungere le seguenti linee ferroviarie successivamente sopresse:

25.11.1965	Locarno - Ponte Brolla - Bignasco
24. 9.1966	Schaffhauser Strassenbahn
28. 5.1967	Leuk - Leukerbad
28. 5.1967	Lugano - Tesserete
29. 3.1969	Brunnen - Morschach
31. 5.1969	Sernftalbahn (Schwanden - Elm)
30. 5.1970	Lugano - Cadro - Dino
27. 5.1972	Bellinzona - Mesocco

Nel caso concreto determinanti appaiono le seguenti circostanze.

La flessione dei trasporti e degli introiti della ferrovia è costante. Sia per il trasporto viaggiatori sia per il trasporto merci sempre più forte è la concorrenza per effetto della crescente motorizzazione. Dopo la consegna della perizia Storrer si è anzi verificato un fatto nuovo, con conseguenze negative sull'esercizio ferroviario, la chiusura della fabbrica di cioccolato Cima Norma a Dangio-Torre. I trasporti di questa ditta avevano infatti un peso rilevante nelle risultanze del traffico merci della ferrovia. Così ad esempio nel 1968 gli introiti del trasporto delle merci sono scesi da Fr. 82.262,— (risultato esercizio 1967) a Fr. 68.407,— e la società è stata costretta ad attingere al fondo di riserva per coprire un disavanzo del conto d'esercizio di Fr. 30.268,—. Nel 1969 gli introiti del trasporto delle merci sono scesi ulteriormente a Fr. 59.285,— e nel 1970 a Fr. 51.557,—. Dalle 4116 tonnellate trasportate nel 1967 si è scesi a 3356 nel 1968, a 1795 nel 1969, a 1791 nel 1970.

Una politica di aiuto all'economia della valle di Blenio non può prescindere da una radicale sistemazione della strada principale da Biasca al passo del Lucomagno. Sul tronco Biasca-Acquarossa la sistemazione stradale si urterebbe, senza la soppressione della ferrovia, a notevoli difficoltà. Si pensi soltanto al superamento del nodo di Malvaglia. Tali difficoltà potrebbero essere superate solo con interventi più incisivi sul territorio e sugli stessi nuclei abitati e con oneri finanziari molto maggiori.

Il mantenimento della ferrovia richiederebbe immediatamente costosi interventi per la linea e il materiale rotabile. Questi interventi non darebbero risultati apprezzabili nè dal profilo funzionale nè dal profilo economico. L'impegno del Cantone per la soluzione del problema stradale rimarrebbe e, come detto, con una spesa maggiore.

Devono essere ricordate a questo proposito le cifre che indicano la evoluzione recente della popolazione in valle di Blenio. Tra il 1960 e il 1970 la popolazione del Cantone Ticino è aumentata da 195.566 a 245.458 abitanti. Nello stesso periodo la popolazione complessiva dei 17 Comuni del Distretto di Blenio è scesa da 5.995 a 5.152 abitanti (ed era di 7.658 nel 1870).

Ad eccezione di Corzoneso, che ha avuto un aumento di 15 abitanti, tutti gli altri Comuni hanno registrato un regresso della popolazione residente. La diminuzione degli 843 abitanti è ripartita come segue:

Ghirone —276, Aquila —156, Olivone —91, Torre —84, Campo Blenio —47, Ponto Valentino —43, Lottigna —34, Prugiasco —28, Malvaglia —21, Marolta —20, Leontica —16, Dongio —15, Semione —13, Castro —6, Largario —6, Ludiano —2.

Pur considerando che parte della riduzione è dovuta alla conclusione dei lavori di costruzione degli impianti idroelettrici, con la relativa partenza di impiegati e operai, la flessione è significativa e lo squilibrio con lo sviluppo di altre regioni del Cantone forte. Così nel vicino Comune di Biasca la popolazione è passata da 3349 nel 1960 a 4696 abitanti nel 1970.

Il miglioramento sollecito delle vie di comunicazione stradali è dunque un imperativo, se appena si consideri, ad esempio, in quale misura esso può contribuire al promovimento del turismo.

Non può influire sulla decisione il postulato per la linea ferroviario Tödi-Greina. Come è noto detto progetto non ha potuto essere tenuto in considerazione da parte della Commissione federale designata per lo studio del problema delle gallerie ferroviarie alpine, che ha proposto la costruzione della galleria di base del San Gottardo tra Amsteg e Giornico. La linea Tödi-Greina per il suo tracciato — il portale sud della galleria della Greina verrebbe a trovarsi nella zona di Dongio — e per le sue caratteristiche non potrebbe in nessun caso nè inserirsi sulla linea esistente nè dispensare dal creare un servizio del tutto indipendente di trasporto pubblico regionale.

Solo un servizio automobilistico permette una soluzione globale per tutto il percorso Biasca - Olivone.

## L' ISTITUZIONE DI UN AUTOSERVIZIO

Sono quindi state avviate le trattative con la società e con l'Ufficio federale dei trasporti per risolvere i problemi della trasformazione del servizio. Le trattative hanno portato all'elaborazione di una convenzione tra la Confederazione, il Cantone e l'azienda.

Per l'Autorità federale si è pronunciato il capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie con decisione 7 febbraio 1972. Scartata è stata una soluzione che prescindeva dal mantenimento della società.

Gli azionisti della società hanno approvato la convenzione nell'assemblea straordinaria svoltasi a Malvaglia il 6 maggio 1972. In favore si sono pronunciati i rappresentanti di 3991 azioni. Si è astenuto un rappresentante di sette azioni. Non sono stati espressi voti contrari.

Il calcolo definitivo della spesa necessaria per il servizio sostitutivo è riprodotto nella tabella seguente :

### COSTO D' IMPIANTO AUTOSERVIZIO SOSTITUTIVO

1. <i>Fabbricati</i>			
Costruzione di una rimessa per autobus a Olivone			200.000,—
2. <i>Veicoli stradali</i>			
4 torpedoni di grande capienza (tipo 5 DUKA)	760.000,—		
1 torpedone di mezza capienza	130.000,—		
1 rimorchio per viaggiatori (acquisto d'occasione)	60.000,—		
2 rimorchi ad un asse per bagagli	20.000,—	970.000,—	
3. <i>Pezzi di riserva</i>			30.000,—
4. <i>Acquisti di terreni, costruzioni e lavori di sistemazione</i>			
a) <i>Olivone</i>	100.000,—		
Acquisto del terreno di costruzione	30.000,—		
Istallazioni tecniche fisse e mobili nella rimessa	3.000,—		
Serbatoio per il carburante	40.000,—		
Lavori di sistemazione nelle adiacenze della rimessa (accessi piazzale con pavimentazione dura e fognatura)	27.000,—		
b) <i>Acquarossa</i>	120.000,—		
Lavori di sistemazione nelle adiacenze dell'attuale fabbricato viaggiatori			
c) <i>Biasca</i>	135.000,—		
Trasformazione delle parti ferroviarie in rimessa per autobus e relativa officina	55.000,—		
Istallazioni tecniche fisse e mobili destinate alla rimessa ed all'officina	40.000,—		
Serbatoio per il carburante	20.000,—		
Lavori di sistemazione nelle adiacenze del fabbricato viaggiatori FFS a Biasca	20.000,—	355.000,—	
5. <i>Mobili, attrezzi e rifugi alle fermate</i>			
a) Utensili, compressori, ventilatori, pompe	20.000,—		
b) Apparecchi per l'emissione dei biglietti	30.000,—		
c) Rifugi per le fermate (3 x Fr. 5.000,—)	15.000,—	65.000,—	
	<u>Totale</u>		<u>1.620.000,—</u>

La parte dei lavori e degli acquisti che la società deve prendere a suo carico, utilizzando mezzi propri, è stata fissata in Fr. 420.000,—. Questa spesa viene finanziata con una parte del ricavo della vendita del piazzale del vecchio deposito di Biasca, terreno non più utilizzato dalla società.

A' sensi dell'art. 57 della legge federale sulle ferrovie (LFF) la Confederazione e il Cantone intervengono con un importo complessivo di Fr. 1.200.000,—, a carico della Confederazione nella misura del 70 % e del Cantone nella misura del 30 %. La ripartizione degli oneri è esattamente la seguente :

	<i>Prestito</i>	<i>A fondo perso</i>	<i>Totale</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
Confederazione	420.000,—	420.000,—	840.000,—
Cantone Ticino	180.000,—	180.000,—	360.000,—
<b>Totale</b>	<b>600.000,—</b>	<b>600.000,—</b>	<b>1.200.000,—</b>

Il programma dell'autoservizio è stato allestito tenendo conto della condizione fissata dall'art. 57 LFF, secondo cui il servizio pubblico deve essere garantito, in linea generale, come prima della sostituzione o compensato da vantaggi equivalenti.

Per quanto riguarda il traffico viaggiatori, l'orario previsto ricalca sostanzialmente quello della ferrovia con 10 paia di corse giornaliere.

Un vantaggio essenziale del nuovo servizio è dato dall'unificazione sull'intera tratta da Biasca a Olivone. Alla società viene quindi accordata una concessione per automobili valida a decorrere dal momento della trasformazione dell'esercizio ferroviario e comprendente l'attuale tratta principale Biasca - Acquarossa più la linea, oggi di assuntore postale, Acquarossa - Olivone. Successivamente saranno cedute alla società le rimanenti linee secondarie.

Per la popolazione fra Acquarossa e Olivone è inoltre di notevole importanza la parità di trattamento tariffario rispetto agli utenti degli abitati serviti dalla ferrovia.

Altro vantaggio per tutta la popolazione fra Biasca e Olivone è rappresentato dall'istituzione di un servizio trasporto merci in piccole partite, integrato con il servizio di camionaggio giornaliero franco domicilio.

Le tariffe rimarranno sostanzialmente invariate, con le attuali riduzioni a favore del traffico indigeno.

Il trasporto dei viaggiatori sarà eseguito con confortevoli torpedoni, capaci di 43 rispettivamente 32 posti a sedere.

Il parco veicoli permetterà di sopperire anche al traffico di punta. La disponibilità massima sarà infatti di 240 posti a sedere e di 156 posti in piedi, contro gli attuali 294 posti a sedere offerti dalla ferrovia.

Il personale attualmente addetto alla ferrovia sarà assorbito dall'esercizio della nuova autolinea. Va notato che la LFF (art. 57, cpv. 2) prevede agevolazioni a favore del personale delle ferrovie sostituite per il conseguimento del permesso di condurre autoveicoli.

Anche con il nuovo sistema di trasporto non sarà verosimilmente possibile evitare un disavanzo di esercizio. L'Ufficio federale dei trasporti calcola il presumibile disavanzo in Fr. 104.000,— senza l'interesse sul capitale investito e in franchi 157.000,— con l'interesse sul capitale investito.

Il disavanzo sarà coperto dalla Confederazione e da parte del Cantone in parti uguali. La parte della Confederazione è fissata in base agli art. 58, 60 e 95 LFF. La limitazione a dieci anni dell'intervento finanziario federale che esisteva nella legge sulle ferrovie è stata tolta con la revisione legislativa dell'11 marzo 1971 che ha modificato l'art. 95 cpv. 2.

I Comuni sono esonerati dalla partecipazione alla copertura del disavanzo. Questo principio è già stato affermato nel messaggio 30 gennaio 1959 concernente il secondo periodo di risanamento della ferrovia delle Centovalli e nel relativo decreto legislativo approvato dal Gran Consiglio l'11 maggio 1959. E' stato succes-

sivamente confermato trattando della soppressione della ferrovia della Vallemaggia (messaggio 7 settembre 1965, pag. 22; rapporto 7 ottobre 1965 della Commissione della Gestione, pag. 7; DL 20 ottobre 1965) e della copertura dei disavanzi della ferrovia Lugano - Tesserete (messaggio 2 agosto 1966, rapporto 22 settembre 1966, DL 17 ottobre 1966) e della ferrovia Lugano - Cadro - Dino (messaggio 21 marzo 1967, rapporto 8 giugno 1967, DL 19 giugno 1967).

Nel rispetto della decisione presa dal Gran Consiglio discutendo il messaggio sulla soppressione della ferrovia della Vallemaggia (rapporto citato della Commissione della Gestione, pag. 6; DL 20 ottobre 1965, art. 2 cpv. 2) si rinuncia pure a esigere una partecipazione dei Comuni alla copertura del contributo del Cantone per l'istituzione dell'autoservizio.

I Comuni dovranno invece partecipare alle spese delle sistemazioni stradali a' sensi della legge sulla costruzione, sulla manutenzione e sull'uso delle strade cantonali.

## IL PROBLEMA STRADALE DELLA VALLE DI BLENIO

La rete stradale cantonale nella valle di Blenio si compone dei seguenti tronchi:

- a) Biasca - Malvaglia - Dongio - Lottigna - Torre - Olivone - Lucomagno (confine Grigioni) : lunghezza km. 41,200 ;
- b) Ponte di Loderio - Semione - Ludiano - Motto : lunghezza km. 5,800 ;
- c) Dongio - Corzoneso - Alteniga - Leontica - Prugiasco : lunghezza km. 9,200 ;
- d) Acquarossa - Castro - Ponto Valentino - Aquila : lunghezza km. 7,600 ;
- e) Accessi a Marolta, Largario e Grumo : lunghezza km. 2,800 ;
- f) Scona (Olivone) - Campo Blenio - Ghirone : lunghezza km. 6,400.

La lunghezza complessiva delle strade cantonali nella valle di Blenio è quindi di km. 73, ciò che rappresenta il 6,50 % della rete stradale cantonale (1.106 km.).

### a) *Biasca - Lucomagno*

Questo tronco di 41,2 km. (23 km. tra Biasca e Olivone, 18,2 km. da Olivone al passo del Lucomagno) fa parte delle strade alpine inserite nella rete delle strade principali svizzere. Perciò i lavori di sistemazione riconosciuti dalla Confederazione beneficiano attualmente di un sussidio federale del 75 %.

Circa metà dell'intero tronco è stato sistemato negli ultimi decenni. Sono le tratte Malvaglia (Grotti) - Dongio, Acquarossa - Torre, Aquila Nord - Olivone Sud e Olivone Nord - Pian Segno. Una menzione particolare meritano i lavori eseguiti a partire dal 1960 tra Olivone e il passo, prima tra Olivone e Camperio (DL 29 maggio 1961), poi tra Camperio e Campra (DL 19 febbraio 1964), indi tra Campra e Pian Segno (DL 3 giugno 1969). Questa nuova tratta sarà messa in esercizio entro la fine del 1973.

Sono da sistemare o da costruire le tratte : Biasca - Leggiuna, circonvallazione di Malvaglia, Dongio - Acquarossa, Torre - Aquila, circonvallazione di Olivone e Pian Segno - confine Grigioni.

Il programma di lavoro prevede di dare avvio, appena soppressa la ferrovia Biasca - Acquarossa, alla costruzione della strada di circonvallazione di Malvaglia, con una spesa prevista di circa Fr. 8.000.000,—. Ciò potrà avvenire all'inizio del 1974.

Alla circonvallazione di Malvaglia seguiranno dapprima la costruzione del nuovo tronco di fondo valle da Biasca (svincolo autostradale) alla Leggiuna, poi il tronco Torre - Aquila, poi la circonvallazione di Olivone e il tronco Dongio - Acquarossa con nuovo ponte sul Brenno.

Parallelamente ai lavori tra Biasca e Olivone si continuerà, secondo le scadenze che saranno concordate con l'Autorità federale nell'ambito dei program-

mi per le strade principali, la correzione della strada del valico da Pian Segno al confine con il Cantone Grigioni.

Le singole richieste di credito verranno progressivamente presentate con i messaggi ordinari sulle opere di sistemazione stradale. Viene però già chiesto con questo messaggio il credito per la prima opera: la circonvallazione di Malvaglia. Inoltre, poichè l'esecuzione del programma integrale di sistemazione richiederà parecchio tempo, si chiedono subito i crediti per eseguire su alcune tratte miglorie stradali al fine di rendere il traffico più scorrevole e sicuro. Gli interventi immediati concernono le tratte Biasca - Leggiuna e Dongio - Acquarossa. Per l'abitato di Olivone il Gran Consiglio ha invece già stanziato un credito di Fr. 920.000,— con decreto legislativo 29 maggio 1972.

b) *Ponte di Loderio - Semione - Ludiano - Motto*

Questo tronco di strada è da ritenere in massima parte sistemato. Si dovrà comunque ancora eseguire alcune miglorie di singoli punti della tratta, sistemare per circa 200 metri la strada nell'abitato di Ludiano, e costruire un nuovo ponte sul Brenno a sud di Loderio, poichè quello esistente in ferro è stretto e con limite di altezza. Si intende eseguire quest'opera contemporaneamente ai lavori per la parte svincolo autostradale di Biasca - Leggiuna.

c) *Dongio - Corzoneso - Alteniga - Prugiasco*

Anche questo tronco è stato in massima parte sistemato e pavimentato. Si dovranno ancora eseguire alcune miglorie lungo la tratta Cumiasca - Leontica.

d) *Acquarossa - Castro - Ponto Valentino - Aquila*

Il Gran Consiglio ha stanziato un credito di Fr. 700.000,— (DL 29 maggio 1972) per la correzione della tratta Ponto Valentino - Aquila. I lavori di sottostruttura saranno appaltati nella primavera 1973. Si procederà in seguito a sistemare la strada nell'abitato di Prugiasco, Castro e Ponto Valentino e a eseguire alcune miglorie lungo l'intero tronco stradale.

I crediti necessari saranno chiesti con i prossimi messaggi per le opere stradali.

e) *Accessi a Marolta, Largario e Grumo*

Anche questi accessi sono stati pavimentati. Si dovranno eseguire alcune miglorie all'accesso di Largario nell'ambito dei lavori di manutenzione.

f) *Scona - Campo Blenio - Ghirone*

Questo tronco, con le opere di premunizione contro le valanghe eseguite fra la galleria della Toira e Campo, è da ritenere sistemato, ad eccezione di alcune miglorie che saranno curate dal servizio della manutenzione.

Facciamo seguire una breve descrizione delle opere stradali per le quali la richiesta di credito è inclusa in questo messaggio (complessivamente franchi 8.960.000,—).

— *Circonvallazione di Malvaglia*

L'attraversamento di Malvaglia rappresenta il punto più critico di tutto il percorso da Biasca al passo del Lucomagno. La soluzione di questo problema prevede la costruzione di una strada di circonvallazione, la cui realizzazione è permessa dalla soppressione della ferrovia Biasca - Acquarossa, in quanto la nuova arteria segue e utilizza in massima parte il sedime ferroviario, che la società della ferrovia mette gratuitamente a disposizione del Cantone secondo l'art. 2 cpv. 3 della convenzione.

Il nuovo tronco stradale inizia al km. 3,800 nelle vicinanze del ponte sulla Leggiuna, segue per circa 600 metri la strada esistente, si sposta progressivamente verso sinistra per entrare con un ampio raggio di m. 1100 sul sedime

ferroviario; da questo punto fino all'estremità nord segue il tracciato della ferrovia.

La velocità base è fissata a 80 km/h. La lunghezza complessiva è di ml. 4.100. La pendenza massima è del 5,30 %, quella minima 0,49 %. La larghezza del campo stradale è di m. 12, così ripartita: carreggiata m. 7, due piste per traffico lento o marciapiedi di m. 1,50, e due banchine laterali di m. 1.

Nei raccordi con le strade di accesso all'abitato e negli incroci principali sono previste piste di preselezione. Inoltre sono previste presso le attuali stazioni ferroviarie piazzuole di fermata per il nuovo servizio automobilistico.

Come tipo di pavimentazione è stato scelto un mano in calcestruzzo dello spessore di 18 cm., posato su uno strato di fondazione di misto granulare dello spessore di 40 cm.

Sul torrente Orino sarà costruito un nuovo ponte in cemento armato precompresso con luce di m. 32. Sono pure previsti quattro sottopassi per ridurre i passaggi a raso delle esistenti strade secondarie.

Il costo complessivo dell'opera è calcolato in Fr. 7.920.000,—, pari a circa Fr. 1.920.000,—/km. La Confederazione assume la spesa nella misura del 75 %, pari a Fr. 5.940.000,—. E' prevista inoltre una partecipazione fissa del Comune nella misura di Fr. 300.000,—. Resta a carico del Cantone un importo di franchi 1.680.000,—.

Il progetto approvato dal Consiglio di Stato il 25 ottobre 1972 è stato trasmesso al Municipio di Malvaglia, a' sensi della legge di espropriazione, per un periodo di 30 giorni, dal 2 novembre al 2 dicembre 1972.

Il Comune ha interposto ricorso chiedendo in via principale che la strada esistente rimanga in proprietà e manutenzione dello Stato, in via subordinata l'esonero dal contributo.

Le richieste del Comune non possono essere accolte. Infatti in conformità della costante prassi in applicazione della legge sulle strade cantonali, all'atto dell'apertura della circonvallazione l'esistente strada cantonale attraverso l'abitato, dal Cantone opportunamente sistemata, deve passare in proprietà e manutenzione al Comune. Il contributo di Fr. 300.000,— tiene equamente conto della natura dell'opera e delle possibilità del Comune di Malvaglia. Rappresenta soltanto il 3,8 % della spesa totale. Il Comune può finanziare parte della spesa a suo carico con il prelevamento, obbligatorio, dei contributi privati.

#### — *Biasca - Leggiana e Dongio - Acquarossa*

Per queste due opere sono previste: la sistemazione dei cigli, il parziale rifacimento del sottofondo, le opere di prosciugamento e la posa di un nuovo manto stradale. Verrà pure corretto l'andamento planimetrico e altimetrico dei due passaggi a livello esistenti fra la Buzza di Biasca e la Leggiana.

La spesa complessiva è calcolata in Fr. 1.040.000,— (Fr. 850.000,— per Biasca - Leggiana + Fr. 190.000,— per Dongio - Acquarossa).

#### CONCLUSIONI

Per le esposte ragioni il Consiglio di Stato ritiene che la ferrovia Biasca - Acquarossa deve essere soppressa e sostituita da un autoservizio secondo le modalità dell'allegata convenzione. Tale soluzione è dettata da un'evoluzione nei traffici che non appare reversibile, ed è nell'interesse del Cantone e della Valle di Blenio. Infatti la creazione di un autoservizio con prestazioni almeno equivalenti è accompagnata dall'impegno di attuazione di un programma generale di sistemazione stradale, in naturale continuazione degli interventi già eseguiti negli scorsi anni, ma il cui centro si sposta ora a valle di Olivone. Per le prime opere è appunto chiesto un credito di Fr. 8.960.000,—.

Un sollecito accoglimento delle proposte permetterà di istituire l'autoservizio con il cambiamento di orario dell'autunno 1973, creando subito le premesse, con

lo smantellamento della linea ferroviaria, per l'inizio della costruzione della circonvallazione di Malvaglia.

Vi proponiamo pertanto di approvare l'allegato disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

A. Righetti

p. o. Il Cancelliere :

A. Crivelli

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente la sostituzione della Ferrovia Biasca-Acquarossa  
con un autoservizio regolare e lo stanziamento di crediti  
per sistemazioni stradali in valle di Blenio

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 15 dicembre 1972 n. 1874 del Consiglio di Stato,

*decreta:*

Art. 1. — E' approvata la convenzione tra la Confederazione Svizzera, il Cantone Ticino e la Società della Ferrovia elettrica Biasca - Acquarossa concernente la sostituzione della ferrovia Biasca - Acquarossa con un autoservizio.

Art. 2. — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare alla Società della Ferrovia elettrica Biasca - Acquarossa, alle condizioni fissate nella convenzione, l'importo di Fr. 360.000,— come partecipazione alle spese per l'istituzione di un autoservizio regolare in sostituzione dell'attuale ferrovia.

Il Cantone rinuncia alla facoltà di esigere la partecipazione dei Comuni a detto contributo.

Art. 3. — E' approvato il progetto della strada di circonvallazione di Malvaglia in territorio di Malvaglia.

Per l'esecuzione dell'opera è concesso un credito di Fr. 7.920.000,—. Da questo importo saranno dedotti la partecipazione della Confederazione di Fr. 5.940.000,— e il contributo del Comune di Malvaglia, fissato in Fr. 300.000,—.

*Preventivo*

*A carico Stato*

*Sussidi federali e  
contributo comunale*

7.920.000,—

1.680.000,—

6.240.000,—

Al Comune di Malvaglia sono delegati l'imposizione e l'incasso dei contributi privati.

Art. 4. — E' pure stanziato un credito di Fr. 1.040.000,— per l'esecuzione di lavori stradali sui tronchi Biasca - Leggiana (Fr. 850.000,—) e Dongio - Acquarossa (Fr. 190.000,—).

Art. 5. — I crediti di cui agli art. 2, 3 e 4 saranno iscritti alla parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 6. — 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.

Allegato

Progetto

## CONVENZIONE

tra la Confederazione svizzera ed il Cantone Ticino, da una parte  
e la Società Ferrovia Biasca-Acquarossa (BA), dall'altra parte

*in base all'articolo 57 della legge federale sulle ferrovie  
del 20 dicembre 1957*

### Art. 1

#### PRESTAZIONI DELLA CONFEDERAZIONE E DEL CANTONE TICINO

<sup>1</sup> Per il finanziamento dei lavori e degli acquisti menzionati nell'art. 2 e che sono destinati alla trasformazione dell'esercizio della ferrovia Biasca - Acquarossa in un servizio di trasporto su strada sul percorso Biasca - Olivone, la Confederazione ed il Cantone Ticino accordano i seguenti contributi :

	<i>Prestito</i>	<i>a fondo perso</i>	<i>Totale</i>
	Fr.	Fr.	Fr.
Confederazione	420.000,—	420.000,—	840.000,—
Cantone Ticino	180.000,—	180.000,—	360.000,—
<b>Totale</b>	<u>600.000,—</u>	<u>600.000,—</u>	<u>1.200.000,—</u>

<sup>2</sup> Il ricavo realizzato con la liquidazione del materiale rotabile come pure dei rimanenti impianti ferroviari divenuti liberi rimane riservato per il finanziamento delle spese di rimozione dei binari e delle linee di contatto, nonché per una eventuale copertura del maggior costo dovuto al rincarò che dovessero subire gli investimenti previsti all'art. 2, cpv. 1 e all'art. 3 della presente convenzione ed infine, se mai, per ammortizzare il prestito. Se invece i citati ricavi della liquidazione non dovessero bastare per coprire i maggiori costi dovuti al rincarò, questi ultimi devono essere assunti proporzionalmente dalla Confederazione e dal Cantone, sempre che l'impresa non sia in grado di sopportarli lei medesima.

<sup>3</sup> Le spese relative alla sistemazione oppure all'allargamento della strada, nonché alla formazione degli spiazzi (insenature) per le fermate dell'autolinea devono essere finanziate dal Cantone Ticino. Il Cantone Ticino assume la spesa di creazione di rifugi per le fermate laddove le stazioni esistenti vengono eliminate a dipendenza dei lavori stradali. Per contro, il terreno (sedime ferroviario) neces-

sario per la costruzione e l'allargamento del campo stradale dev'essere messo gratuitamente a disposizione del Cantone Ticino. Il terreno non occupato della nuova strada resta di proprietà della Società e non entra nella liquidazione prevista al capoverso 2.

<sup>4</sup> Qualora la concessione per automobili rilasciata alla società BA dovesse essere trasferita ad un altro detentore di concessione, la Confederazione si riserva il diritto di chiedere l'immediato rimborso delle prestazioni accordate in base all'art. 1, cpv. 1 di questa convenzione.

## Art. 2

### DESTINAZIONE DEI MEZZI

<sup>1</sup> Le prestazioni della Confederazione e del Cantone Ticino devono essere usate per i seguenti lavori ed acquisti:

	Fr.
1. <i>Fabbricati</i>	
Costruzione di una rimessa per autobus a Olivone	200.000,—
2. <i>Veicoli stradali</i>	
4 torpedoni di grande capienza (tipo 5 DUKA)	760.000,—
1 torpedone di mezza capienza	130.000,—
1 rimorchio per viaggiatori (acquisto d'occasione)	60.000,—
2 rimorchi ad un asse per bagagli	20.000,—
	970.000,—
3. <i>Pezzi di riserva</i>	30.000,—
<b>Totale</b>	<b>1.200.000,—</b>

<sup>2</sup> L'Ufficio federale dei trasporti può autorizzare delle modificazioni di questo programma d'investimenti che siano motivate.

## Art. 3

### OPERE ED INVESTIMENTI DA FINANZIARE DALLA BA

Le opere e gli investimenti sottoelencati devono essere finanziati dalla BA con mezzi propri:

	Fr.
1. <i>Acquisti di terreni, costruzioni e lavori di sistemazione</i>	355.000,—
a) <i>Olivone</i>	100.000,—
Acquisto del terreno di costruzione	30.000,—
Istallazioni tecniche fisse e mobili nella rimessa	3.000,—
Serbatoio per il carburante	40.000,—
Lavori di sistemazione nelle adiacenze della rimessa (accessi piazzale con pavimentazione dura e fognatura)	27.000,—
b) <i>Acquarossa</i>	120.000,—
Lavori di sistemazione nelle adiacenze dell'attuale fabbricato viaggiatori	
c) <i>Biasca</i>	135.000,—
Trasformazione delle parti ferroviarie in rimessa per autobus e relativa officina	55.000,—
Istallazioni tecniche fisse e mobili destinate alla rimessa ed all'officina	40.000,—
Serbatoio per il carburante	20.000,—
Lavori di sistemazione nelle adiacenze del fabbricato viaggiatori FFS a Biasca	20.000,—

2. Mobilio, attrezzi e rifugi alle fermate		65.000,—
a) Utensili, compressori, ventilatori, pompe	20.000,—	
b) Apparecchi per l'emissione dei biglietti	30.000,—	
c) Rifugi per le fermate (3 x Fr. 5.000,—)	15.000,—	
	Totale	<u>420.000,—</u>

#### Art. 4

#### VERSAMENTO DEI FONDI

<sup>1</sup> Dopo che la presente convenzione sarà firmata dalle parti contraenti, il pre-stito di Fr. 600.000,— della Confederazione e del Cantone Ticino sarà versato su un conto bloccato aperto presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino a Biasca.

<sup>2</sup> Una volta esauriti questi mezzi sarà versato sul conto bloccato presso la citata Banca anche il contributo a fondo perso di Fr. 600.000,—. Le richieste dei mezzi necessari da mettere a disposizione sul conto bloccato devono coprire il fabbisogno di un anno (importi delle singole rate) e vanno inoltrate dalla BA all'Ufficio federale dei trasporti con la necessaria motivazione, dopo di che quest'ultimo invita il Cantone Ticino a versare le proprie quote-parti. I contributi federali saranno immediatamente versati non appena la Banca dello Stato avrà notificato che i contributi del Cantone Ticino sono stati regolarmente accreditati.

#### Art. 5

#### LIBERAZIONE DEI MEZZI FINANZIARI

I mezzi finanziari versati sul conto bloccato presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino a Biasca vengono liberati in base agli elenchi di pagamento che la BA sottoporrà all'Ufficio federale dei trasporti in doppio e corredati dai relativi giustificativi di pagamento originali. Il doppio dell'elenco firmato dall'Ufficio federale dei trasporti ha valore di autorizzazione al pagamento per la citata Banca.

#### Art. 6

#### CONDIZIONI DEL PRESTITO

<sup>1</sup> Il prestito della Confederazione e del Cantone Ticino secondo l'art. 1, cpv. 1 è soggetto ad un interesse e ad un ammortamento del 6 %, pagabili alla fine di ogni anno contabile, di cui il 5 % è calcolato come interesse ed il resto come ammortamento (annualità di Fr. 36.000,—). Interesse ed ammortamento sono variabili e non cumulativi.

<sup>2</sup> L'Ufficio federale dei trasporti fissa la scadenza sulla base del risultato del conto d'esercizio e può, d'intesa con la BA, chiedere quote d'ammortamento più elevate quando lo consentono gli introiti d'esercizio. Vedasi pure la disposizione dell'art. 1, cpv. 2 della presente convenzione.

#### Art. 7

#### SERVIZIO AUTOMOBILISTICO DI SOSTITUZIONE

<sup>1</sup> La BA s'impegna ad organizzare, al posto della soppressione della linea ferroviaria Biasca - Acquarossa, un servizio di trasporto sostitutivo su strada per il trasporto delle persone, dei bagagli e delle merci, sufficiente per i bisogni della regione servita, e che deve comprendere pure la linea autopostale d'assuntore Acquarossa - Olivone.

<sup>2</sup> Il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie rilascerà alla BA una concessione per automobili a partire dal momento dell'inizio del servizio effettivo su strada.

CONDIZIONI SPECIALI

<sup>1</sup>La BA deve sottoporre all'Ufficio federale dei trasporti ogni anno, al più tardi due mesi prima del rispettivo anno contabile, un preventivo del conto costruzione e di quello d'esercizio.

<sup>2</sup>La BA aderisce al concetto di un piano generale di organizzazione del trasporto pubblico regionale nella valle di Blenio e si impegna, una volta attuata la trasformazione definitiva, a studiare il problema.

<sup>3</sup>La BA deve adottare tutti quei provvedimenti ritenuti idonei per svolgere un servizio razionale ed economico come pure atto ad incrementare gli introiti. In special modo si dovrà tendere ad una graduale più stretta collaborazione sul piano amministrativo e commerciale fra le imprese dei trasporti pubblici della regione.

Berna,

In nome del Consiglio federale

Il Capo del Dipartimento dei trasporti,  
delle comunicazioni e delle energie

Bellinzona,

In nome del Consiglio di Stato  
del Cantone Ticino

Il Presidente :

Il Cancelliere :

Biasca,

In nome del Consiglio di amministrazione  
della Società Ferrovia Biasca - Acquarossa

Il Presidente :

Il Direttore :