

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
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 settembre 1965)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

Nel messaggio n. 677 dell'11 gennaio 1957 il Consiglio di Stato ha sottoposto a questo Gran Consiglio un piano generale per il risanamento delle Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (F.A.R.T.) \*, elaborato di concerto con l'Ufficio federale dei Trasporti (UFT) ed approvato dal Consiglio federale. Detto piano, accolto in seguito dal Gran Consiglio con decreto legislativo del 26 giugno 1957, comprendeva :

- 1) la riorganizzazione amministrativa e finanziaria dell'azienda ;
- 2) l'incorporazione nell'Azienda FART degli autoservizi Locarno-Ascona-Brissago, Locarno-Losone-Golino e Locarno-Ronco s/Ascona ;
- 3) la sostituzione delle Tramvie Locarnesi con un autoservizio urbano ;
- 4) la copertura dei disavanzi d'esercizio annuali, compresi gli ammortamenti ;
- 5) la prima parte del rinnovamento del tronco svizzero della ferrovia delle Centovalli, parallelamente al riassetto del tronco italiano ;
- 6) il risanamento o la sostituzione della ferrovia della Vallemaggia.

Il piano doveva, a mente dell'Autorità federale, essere realizzato in due periodi. La prima fase comprendeva i punti qui sopraelencati dall'1 al 4 nonché parte del rinnovamento tecnico della ferrovia delle Centovalli, con un investimento complessivo di Fr. 3.060.000,—, di cui 2 milioni forniti dalla Confederazione e dal Cantone e Fr. 1.060.000,— rappresentanti il ricavo della vendita dei battelli adibiti alla navigazione nelle acque svizzere del Verbano. La seconda fase, oltre al completamento dei lavori di rinnovo della Centovallina (vedi messaggio n. 822 del 30 gennaio 1959), doveva comprendere anche il risanamento o l'eventuale sostituzione della ferrovia di Vallemaggia.

Nel messaggio n. 677 dell'11 gennaio 1957 relativo al programma generale di risanamento, abbiamo illustrato le ragioni per cui era opportuno differire alla seconda fase l'operazione Vallemaggia : la Confederazione non poteva infatti partecipare finanziariamente alla sistemazione di questa linea fintanto che non fosse entrata in vigore la nuova legge sulle ferrovie, che si trovava allora al vaglio delle discussioni parlamentari. Osservavamo tuttavia già allora « che, pur essendo il finanziamento di quest'opera rinviato alla seconda tappa di risanamento, sarà opportuno prendere tosto una decisione di principio sulla sostituzione o meno della ferrovia, affinché la Direzione delle FRT sappia se è ancora utile intraprendere i necessari lavori di manutenzione straordinaria, che non possono essere differiti, senza mettere in pericolo la sicurezza dell'esercizio » (messaggio n. 677 pag. 9).

---

\* Fino al 30 giugno 1961 la società era denominata « Ferrovie Regionali Ticinesi » (FRT).

Una decisione di massima non venne presa. Tuttavia la Commissione della Gestione tenendo conto del parere della maggioranza dei Comuni della valle, si pronunciò in favore dell'ammodernamento della ferrovia. Da allora, alla luce di un esame approfondito, i termini del problema si sono però modificati, cosicché, come dimostreremo più avanti, la sostituzione di questa ferrovia con un autoservizio appare la soluzione più ragionevole.

## 1. BREVE STORIA DELLA FERROVIA

Delle linee esercitate dalla FART, la ferrovia di Vallemaggia è di gran lunga la più vecchia. Essa venne costruita in base ad una concessione accordata il 22 ottobre 1898, (modificata poi con decreto del 6 novembre 1903), al compianto Cons. Francesco Balli. I lavori, iniziati nel 1905, furono terminati nell'estate del 1907. Sono quindi ormai trascorsi quasi sessant'anni dal lontano 23 agosto 1907, giorno in cui ebbe luogo il collaudo definitivo della Locarno-Pontebrolla-Bignasco (LPB). Un medaglione d'argento conservato fra le memorie di vecchie famiglie valmaggesi e locarnesi, che riproduce la figura del Cons. Francesco Balli, iniziatore e tenace creatore della ferrovia, indica la data del 24 agosto come giornata d'inaugurazione. Ma il trasporto regolare di persone e di merci ebbe inizio solo il 23 settembre 1907, come risulta dagli annali del Consiglio di amministrazione della società LPB, Consiglio che annoverava fra i suoi membri oltre a Francesco Balli (presidente) e Giovanni Pedrazzini (vice presidente), personalità quali Rinaldo Simen e Attilio Zanolini (presidente dal 1926 al 1957), nonché Florindo Respini, Geremia Respini, Achille Gianella, Eligio Pometta, Angelo Dazio, Arnoldo Casserini, Arnoldo Pozzi, Clemente Vedova, Angelo del Ponte, Antonio Zanini, Plinio Demarchi, Giacomo Tognazzini, Cesare Giacomazzi, Gustavo Branca Masa.

Le spese di costruzione ammontarono, secondo il bilancio del 1907, a franchi 2.213.875,—.

L'apertura della linea, doveva segnare l'inizio di « un'epoca memoranda » come ebbe a scrivere Giovanni Pedrazzini nel numero unico della « Cronaca Ticinese », riccamente illustrato, edito in quella occasione. Con questa ferrovia si sperava di aprire una bella valle al commercio ed al turismo assicurando altresì uno sviluppo maggiore alle poche industrie locali, fra le quali ha assunto un'importanza notevole quella del granito.

All'inizio la ferrovia di Vallemaggia non fu raccordata alla stazione di Locarno FFS, ma ebbe il suo punto terminale a Locarno - S. Antonio, dove ancora oggi si trovano l'officina e gli uffici della direzione. Da questa stazione, che si trova a 216 m. sul livello del mare, la linea si snoda per 28 km., con una pendenza massima del 35 per mille e un raggio di curva minimo di 100 m., fino alla stazione di Bignasco, a 441 sul mare.

Salvo due ponti in ferro di una certa mole per l'attraversamento del fiume Maggia, la costruzione non ebbe a vincere difficoltà particolari. Una curiosità è rappresentata dalla linea di contatto laterale, con presa di corrente a mezzo verghe, sistema Oerlikon, unica in Svizzera e in Europa dopo la demolizione della ferrovia Oerlikon - Wettingen costruita con lo stesso sistema. La trazione elettrica fu eseguita con corrente monofase 25 periodi, alla tensione di 5000 Volt, trasformata alla tensione dei motori a mezzo di trasformatori montati sulle motrici. La corrente era fornita dalla centrale idroelettrica di Pontebrolla appartenente alla Società elettrica locarnese, corrente che non solo fu utilizzata per la trazione della ferrovia, bensì anche fu distribuita in valle a cura della ferrovia per illuminazione e forza motrice e ciò sino al 1923. Nel 1908, in seguito all'apertura all'esercizio delle tramvie locarnesi, la ferrovia di Vallemaggia fu allacciata, a mezzo del binario tramviario alla stazione di Locarno FFS. L'esercizio della ferrovia di Vallemaggia fu disimpegnato in maniera autonoma fino al 1922 dalla Società anonima per la

ferrovia elettrica Locarno-Pontebrolla-Bignasco (LPB), costituita con un capitale sociale di Fr. 1.684.000,—, di cui Fr. 684.000,— forniti dal Cantone e 2 prestiti ipotecari in obbligazioni emessi l'uno nel 1906 per Fr. 600.000,— al tasso del 4 %, l'altro nel 1907 per Fr. 300.000,— al 4,25 %.

A partire dal 1. gennaio 1923 la linea di Vallemaggia fu affidata in locazione (canone Fr. 70.000,— all'anno) alla Società per le ferrovie regionali ticinesi (FRT), concessionaria della ferrovia delle Centovalli e delle tramvie elettriche locarnesi.

Il 30 maggio 1923 si ebbe a registrare la collisione più grave avvenuta sulla linea: a Visletto un autocarro militare andava a cozzare violentemente contro un treno merci, facendolo deragliare e cadere nel fiume in piena. L'incidente costò la vita a quattro agenti della ferrovia: Luigi Adamina, Francesco Catti, Enrico Maggini, Pierino Zamaroni e la perdita della locomotiva n. 4.

Il 1923 coincide anche con l'apertura all'esercizio della ferrovia internazionale delle Centovalli, che si congiunge a Pontebrolla con quella della Vallemaggia, con binario comune tra questa località e Locarno. Siccome la nuova ferrovia fu elettrificata con corrente continua a 1200 Volt, la LPB dovette procedere alla modifica della tensione.

Creando questa comunione di esercizio Vallemaggia - Centovalli/Tram si sperava di consolidare finanziariamente la linea della Vallemaggia e di renderne più economico l'esercizio. Le previsioni si rivelarono tuttavia fallaci e nel novembre 1927 il Tribunale federale dovette omologare un primo concordato per la Società proprietaria della LPB.

Nel 1932 la Società FRT, a causa dell'eccezionale diminuzione degli introiti su entrambe le linee ferroviarie, non fu più in grado di versare alla società LPB il canone d'affitto della linea. Lo stesso fatto si verificò negli anni 1933 e 1934.

Il 9 dicembre dell'anno successivo, l'assemblea straordinaria degli azionisti autorizzò il Consiglio di amministrazione a presentare una seconda domanda di concordato al Tribunale federale, concordato omologato il 5 marzo 1937.

A partire da quel momento la situazione migliora gradualmente, vuoi perchè durante gli anni di guerra la ferrovia di Vallemaggia registrò un buon incremento del traffico merci, vuoi perchè la Confederazione approntò misure legislative atte a soccorrere le imprese ferroviarie per mantenerne l'esercizio.

Durante questo periodo, le FRT posero mano di propria iniziativa, nel limite delle loro possibilità, ai più urgenti lavori di ammodernamento: inizio della parziale modifica della linea di contatto LPB, sostituzione dei gruppi motocompressori delle automotrici LPB con altri più potenti, messa in servizio dei nuovi mutatori di Ponte Brolla (1942) e di Riveo (1947), acquisto di carri merci.

Negli anni del dopoguerra, anche la situazione della linea delle Centovalli migliorò gradualmente per il traffico merci supplementare derivante dall'esecuzione dei nuovi impianti idroelettrici della Maggia (costruzione del bacino di accumulazione di Palagnedra). Le due ferrovie necessitavano però di urgenti lavori di risanamento (al binario, alle linee di contatto e telefoniche e al deficiente materiale rotabile), lavori di grande mole che non potevano essere finanziati nè con i fondi di rinnovamento, inesistenti, in quanto gli ammortamenti eseguiti in base alla vecchia legge sulle ferrovie erano puramente contabili, nè con gli utili d'esercizio degli anni di alta congiuntura, poichè questi furono in massima parte assorbiti dagli ingenti oneri per l'acquisto di una flotta di natanti, necessaria per disimpegnare il servizio di navigazione nel bacino svizzero del lago Maggiore, esercitato pure dalle FRT in comunione con la società italiana esercente le Centovalli, e bloccato dopo la chiusura delle frontiere nel 1943.

Sin dal 5 agosto di quell'anno, le società FRT e LPB avevano chiesto alla Confederazione di poter partecipare ai sussidi straordinari previsti dalla legge federale

del 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione. Dopo lunghe trattative, che si protrassero oltre il necessario per la divergenza sorta fra l'U.F.T. (piano di risanamento Cottier) e la Direzione generale delle PTT in merito alla opportunità o meno di affidare alle FRT anche l'esercizio della redditizia autolinea Locarno - Ascona - Brissago, Confederazione e Cantone concordarono di concedere, in diverse tappe, i contributi necessari per il risanamento delle due ferrovie e il potenziamento del servizio di navigazione alle seguenti condizioni :

- 1) fusione delle due società FRT e LPB in una nuova unica società ;
- 2) accettazione da parte dei creditori della proposta concordataria volta a subordinare all'esito dei risultati d'esercizio il pagamento degli interessi sul prestito ipotecario unificato di Fr. 1.070.000,— ;
- 3) consegna di azioni privilegiate, in maniera da garantire agli enti pubblici la maggioranza (51 %) del capitale sociale nonchè la maggioranza (6 membri su 11) nel Consiglio di Amministrazione.

Le condizioni vennero infine accettate con la firma di una convenzione fra Confederazione/Cantone/FRT e LPB del 17 maggio / 23 agosto 1950 e 15 gennaio 1951 concernente il risanamento tecnico e finanziario delle due imprese, che entrò in vigore con effetto retroattivo al 1. gennaio 1949. Il 30 maggio 1952, l'assemblea straordinaria degli azionisti FRT e LPB decise di procedere alla fusione delle due società e la concessione della ferrovia di Vallemaggia venne così trasferita alle FRT. Nel frattempo, il 26 aprile 1952, i creditori ipotecari avevano aderito alle proposte della nuova società per il concordato LPB, il quale fu omologato dal Tribunale federale l'11 luglio 1952.

Attorno agli anni cinquanta comincia quindi una nuova pagina nella storia delle FRT. Il risanamento del 1951 è soprattutto un risanamento finanziario. Su un totale di contributi di Fr. 3.270.000,—, solo Fr. 1.982.151,— sono versati in contanti : la rimanenza è assorbita dalla compensazione di crediti, dal rimborso di prestiti o deduzione di contributi già accordati in precedenza dalla Confederazione o dal Cantone per coprire disavanzi d'esercizio.

Di questi Fr. 1.982.151,—, un importo di Fr. 250.000,— è devoluto al risanamento della Cassa pensioni. E' cosa nota che il risanamento tecnico del 1951 (che ha assorbito oltre due milioni e mezzo di franchi, di cui Fr. 800.000,— circa forniti dall'impresa medesima) si è risolto soprattutto a favore del servizio di navigazione sul lago Maggiore (acquisto di battelli, approntamento di un cantiere navale e di pontili, ecc.) : fra le principali opere eseguite per la ferrovia, richiamiamo il rifacimento del binario da Locarno - St. Antonio a Pontebrolla (tronco già di proprietà della LPB) e su qualche tratto nella città di Locarno, l'impianto di un nuovo raddrizzatore di corrente a Riveo, nonchè l'acquisto di due rimorchi e di trenta carri merci.

Disgraziatamente, il 15 ottobre 1956, il servizio di navigazione nel bacino svizzero del Verbano, che cominciava ad apportare i frutti degli ingenti investimenti eseguiti, dovette essere ceduto all'Italia per evitare la costituzione di una compagnia italiana di navigazione sul lago di Lugano. La vendita dei battelli (che lasciò una rilevante perdita, portata al conto profitti e perdite) procurò un ricavo di Fr. 1.060.000,—, somma che venne utilizzata a favore del risanamento della ferrovia delle Centovalli, conformemente al programma generale approvato dal Gran Consiglio con decreto legislativo 26 giugno 1957. Notiamo ancora, per completezza, che nell'alluvione dell'8 agosto 1951 andò completamente distrutto il ponte in ferro al km. 4 sopra Pontebrolla : il nuovo ponte costò Fr. 474.000,—.

## 2. DALLA PERIZIA REMY AL PROGETTO DI MESSAGGIO DEL 1959

Le prime discussioni circa l'opportunità di risanare o meno la ferrovia di Vallemaggia sorsero a seguito della domanda presentata il 5 agosto 1943 dalla LPB

per poter partecipare ai sussidi straordinari previsti dalla LF 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese ferroviarie e di navigazione.

Il giudizio fu favorevole al mantenimento della ferrovia, poichè i buoni risultati d'esercizio realizzati durante gli anni di guerra, in conseguenza della forzata contrazione del traffico automobilistico, degli eccezionali trasporti di legname e di beola, parlavano ovviamente più a favore di un risanamento che della sostituzione.

Aderendo ad una richiesta FRT del 31 dicembre 1953, l'UFT elaborò un progetto di grande massima che riconosceva per la Ferrovia di Vallemaggia un fabbisogno di Fr. 1.280.012,—. Il Consiglio di Stato sollevò però qualche obiezione di principio: dopo l'esperienza non del tutto soddisfacente del 1951, il Cantone non appariva più disposto a concedere ulteriori contributi, senza un esame approfondito della struttura e delle future prospettive di sviluppo della società FRT.

Per tale motivo, nel dicembre 1954, il Consiglio di Stato conferì all'ing. Remy, direttore delle Ferrovie friburghesi (GFM), l'incarico di allestire una perizia sulle condizioni d'esercizio delle linee Centovalli, Vallemaggia e Tramvie locarnesi, nonchè sugli oneri che avrebbe richiesto un eventuale rinnovo o sostituzione degli impianti.

Nel suo documentato rapporto del 15 maggio 1956, che fornì la base per l'elaborazione del programma generale di risanamento approvato con decreto legislativo 26 giugno 1957, l'esperto esaminò per la Vallemaggia le due varianti: rinnovamento della ferrovia o sua sostituzione con un autoservizio. Le conclusioni del perito furono favorevoli alla sostituzione della ferrovia con un autoservizio stradale, il quale avrebbe permesso di chiudere il conto annuale d'esercizio con un utile netto di ca. Fr. 20.000,—, di contro ad un sicuro, cospicuo disavanzo nel caso di mantenimento delle strutture ferroviarie.

Conosciuto l'esito della perizia Remy, il Consiglio di Stato si fece promotore di una riunione con le Autorità federali. L'importante seduta ebbe luogo a Bellinzona il 23 luglio 1956, presenti i Consiglieri di Stato e il Consigliere federale on.le Giuseppe Lepori, capo del Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie. Il verbale steso in quell'occasione riferisce le seguenti conclusioni:

- a) riorganizzazione delle FRT mediante acquisto di azioni da parte della Confederazione, del Cantone, nonchè mutazione del personale direttivo;
- b) risanamento (prima tappa) della ferrovia delle Centovalli, utilizzando il contributo di 1 milione già stanziato dalla Confederazione il 21 dicembre 1949, un contributo pari da fornire dal Cantone, nonchè Fr. 1.060.000,— ricavabili dalla cessione dei battelli; in totale quindi Fr. 3.060.000,—;
- c) cessione all'Italia del servizio di navigazione sul lago Maggiore;
- d) sostituzione delle tramvie elettriche locarnesi con autoservizio;
- e) concessione alla FRT dell'autolinea Locarno - Ascona - Brissago;
- f) esclusione della ferrovia di Vallemaggia dalla prima tappa di risanamento e decisione che « in linea di principio si ritiene preferibile la sostituzione della ferrovia con un servizio d'automobili affidato alle FRT, secondo la proposta Remy, in considerazione della minor spesa richiesta (Fr. 950.000,— invece di Fr. 1.713.040,— [però senza materiale rotabile nuovo]) e del miglior reddito prevedibile ».

Da questo documento appare per la prima volta la volontà della Confederazione e del Cantone di procedere alla sostituzione della ferrovia di Vallemaggia, appena fosse stato approntato lo strumento legislativo — nuova legge sulle ferrovie — che avrebbe permesso alla Confederazione di intervenire finanziariamente a sostegno di questa soluzione.

La base legislativa per la soluzione del problema fu creata con la nuova legge sulle ferrovie (LFF) del 20 dicembre 1957 entrata in vigore il 1. luglio 1958. Questa

legge conferisce all'Autorità federale la facoltà di promuovere la sostituzione di una ferrovia, anziché il suo rinnovamento, allorchando la sostituzione si dimostri più conveniente e vantaggiosa (art. 56, 2, lett. a). L'art. 60 della LFF stabilisce inoltre che la Confederazione partecipa agli oneri per la sostituzione di una ferrovia con un autoservizio concedendo un contributo pari ai 2/3 della spesa, ritenuto che il rimanente terzo venga assunto dal Cantone.

Con messaggio dell'11 gennaio 1957, il Consiglio di Stato propose al Gran Consiglio di approvare il piano generale di risanamento concordato con l'Autorità federale e di accordare il contributo di 1 milione per i lavori della prima tappa di risanamento della ferrovia delle Centovalli.

La Commissione della Gestione accolse la proposta ma ritenne inoltre di dichiarare che la proposta di sopprimere la ferrovia della Vallemaggia non poteva essere presa in considerazione e che occorreva pertanto procedere senza indugio al risanamento della ferrovia.

Il Consiglio di Stato si impegnò a « far subito procedere allo studio dei dettagli tecnici del necessario risanamento della ferrovia di Vallemaggia e a trattare con l'Autorità federale ed i Comuni per il finanziamento dei circa quattro milioni necessari ».

In un primo tempo, l'Ufficio federale dei trasporti parve accondiscendere all'idea di un risanamento della ferrovia di Vallemaggia. In una seduta del 10 ottobre 1957 a Coglio fra rappresentanti della Confederazione, del Cantone e dell'impresa venne infatti verbalizzata la seguente decisione :

1. L'attuale strada non è sufficiente per permettere lo svolgimento di un efficiente e regolare servizio automobilistico al posto di quello ferroviario.
2. La ferrovia deve perciò essere mantenuta e ammodernata. L'Autorità federale si rimette su questo punto alla decisione che vorrà prendere il Cantone. La sistemazione dovrà essere completa e comprendere cioè : linea di contatto e telefonica, sotto e soprastruttura, nuovo materiale rotabile e impianti di sicurezza.
3. Una commissione composta di rappresentanti dell'azienda e di tecnici dell'Ufficio federale dei trasporti è incaricata di approntare il progetto di ammodernamento da sottoporre alle Autorità cantonale e federale.
4. Dato che la nuova legge sulle ferrovie entrerà verosimilmente in vigore già il 1. luglio 1958, non si ritiene opportuno anticipare l'ammodernamento mediante prestito. Entro il 1. luglio 1958 il Consiglio di Stato sottoporrà il piano di risanamento al Gran Consiglio per la decisione in sede cantonale, in maniera che la Confederazione possa mettere a disposizione il suo contributo tosto entrata in vigore la nuova legge ».

La Commissione menzionata al punto 3 delle decisioni di Coglio elaborò i calcoli per il risanamento della ferrovia, giungendo a un preventivo di spesa di 6,526 milioni di franchi. Il preventivo fu trasmesso all'UFT in data 16 luglio 1958.

A questo punto, la Confederazione mutò il suo atteggiamento favorevole a un risanamento della ferrovia nel caso in cui il Cantone avesse preferito questa soluzione (punto 2 della risoluzione di Coglio) e in data 10 ottobre 1958, il Dipartimento federale delle poste e ferrovie comunicò quanto segue al Consiglio di Stato :

« Il rapporto allegato delle FRT del 16 luglio 1958 concorda con il parere della commissione Remy nel senso che il risanamento tecnico della ferrovia della Vallemaggia implica il rinnovamento completo degli impianti. Il costo dell'opera è stato preventivato in Fr. 6.526.000,—. Le

FRT hanno calcolato che il futuro disavanzo di esercizio annuo, ivi compresi gli ammortamenti, sarà di Fr. 230.000,—. Capitalizzando questo importo al 3 1/2 % si ottiene un ulteriore importo superiore ai 6 milioni di franchi. Non possiamo nascondervi che una spesa di più di 12 milioni di franchi per la ricostruzione di una linea accessoria può suscitare non poche perplessità.

Di conseguenza, un'eventuale partecipazione finanziaria della Confederazione a una soluzione di questo genere rimane dubbia; con riserva di quanto sopra esposto, possiamo comunicarvi che la Confederazione, considerato lo stadio attuale delle consultazioni concernenti le prescrizioni esecutive della legge sulle ferrovie, non avrà certamente la possibilità di assumere più della metà delle spese stimate a Fr. 6.526.000,—.

Ne risulta che la sostituzione della ferrovia con un servizio automobilistico sembra costituire la soluzione migliore.

Conformemente all'art. 60, cpv. 2, della legge sulle ferrovie, la Confederazione potrebbe partecipare alle spese preventivate per l'introduzione del servizio automobilistico (Fr. 2.472.000,—), nella misura di 2/3, ossia con un contributo di Fr. 1.648.000,—.

Poiché il servizio automobilistico dovrebbe chiudere ogni anno, secondo il preventivo delle FRT, con un piccolo beneficio, non si presenta il problema della copertura del disavanzo. Se tuttavia, nonostante le previsioni, l'esercizio automobilistico dovesse causare un disavanzo, la Confederazione può assumersene i 2/3 per la durata di 10 anni. Effettuando ammortamenti nella misura prevista di Fr. 142.000,— annui, entro 10 anni l'importo totale dei medesimi ammonterebbe a 1,4 milioni di franchi, ciò che permetterebbe alle FRT di rinnovare con i propri mezzi l'intero parco degli autoveicoli. Ciò significa che, sebbene la Confederazione limiti a 10 anni il proprio contributo per coprire il disavanzo, l'esercizio automobilistico risulterebbe finanziariamente assicurato per i prossimi 20 anni ».

Durante successive trattative i rappresentanti dell'Autorità federale non solo confermarono l'opinione che la ferrovia avrebbe dovuto essere sostituita con un efficiente autoservizio, bensì lasciarono intendere che ben difficilmente la Confederazione avrebbe partecipato a un eventuale risanamento.

Nel gennaio 1959 il Dipartimento delle pubbliche costruzioni elaborò perciò un progetto di messaggio al Gran Consiglio proponente la sostituzione della ferrovia e la contemporanea sistemazione della strada di fondo valle.

Il progetto di messaggio prevedeva una spesa di Fr. 2.472.000,— (di cui 2/3 a carico della Confederazione) per l'autoservizio sostitutivo, di contro ad un onere di Fr. 6.526.000,— per il risanamento della ferrovia. Alla spesa d'impianto dell'autoservizio doveva aggiungersi quella necessaria per l'esecuzione delle opere di allargamento della strada fra Locarno e Bignasco, valutata a Fr. 2.400.000,—.

Il progetto di messaggio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni venne trasmesso all'Autorità federale e al Consiglio di amministrazione delle FRT per preavviso.

In data 6 luglio 1959, il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie diede il suo consenso di massima alla soluzione proposta dal Cantone, auspicando che il Gran Consiglio avesse ad occuparsi sollecitamente dell'oggetto, poiché lo stato della ferrovia diventava di giorno in giorno più precario e richiedeva urgenti provvedimenti.

Il Consiglio di amministrazione delle FRT esaminò il progetto di messaggio nella sua seduta del 21 luglio 1959 e, con voto di maggioranza, deliberò di accogliere le conclusioni, raccomandando tuttavia, all'Autorità cantonale di riesaminare

la parte concernente le opere stradali e di proporre una sistemazione più completa della strada cantonale da Ponte Brolla a Bignasco.

### 3. LE ALTRE PERIZIE E I LAVORI DEL GRUPPO DI STUDIO

Il progetto di messaggio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni non ebbe però seguito, poichè nel frattempo era sorta in Vallemaggia una tenace opposizione contro la soluzione concordata fra l'Autorità cantonale e quella federale.

Mentre, con il passare dei mesi, lo stato della ferrovia si deteriorava ulteriormente (il 17 novembre 1959, l'UFT si vedeva costretto ad autorizzare un ulteriore investimento di circa Fr. 300.000,— a carico del conto esercizio, per l'esecuzione dei lavori più urgenti), veniva ufficialmente costituito un « Comitato d'azione per la difesa della ferrovia di Vallemaggia ». Con lettera del 27 aprile 1960 detto comitato informò il Dipartimento delle pubbliche costruzioni che « la Pro Vallemaggia ha nominato un collegio di periti presieduto dal Dir. Bandi di Berna e con l'ing. A. Rima, Locarno e il prof. dott. Biucchi, come aggiunti, per esaminare il problema dell'eventuale soppressione della ferrovia », invitando il Consiglio di Stato a soprassedere ad una decisione in attesa della controperizia Bandi/Biucchi/Rima, la quale sarebbe stata presentata ancora « prima delle ferie estive ».

Per permettere che la discussione potesse svolgersi in un clima di maggiore serenità, il Dipartimento delle pubbliche costruzioni accolse la richiesta del Comitato di difesa della ferrovia, raccomandando tuttavia di accelerare il più possibile gli studi per la controperizia, al fine di evitare ulteriori oneri che potevano derivare dallo stato estremamente precario della linea ferroviaria.

Il documento elaborato dai periti sopra menzionati, ai quali si aggiunse l'ing. R. Anastasi, venne presentato solo alla fine del dicembre 1961.

Il voluminoso memoriale, di oltre duecento pagine, conclude affermando che nell'interesse dell'economia della Vallemaggia è auspicabile il mantenimento e il rinnovamento della ferrovia. Per ridurre l'onere a carico della Confederazione, del Cantone e dei Comuni, il rinnovamento dovrebbe essere eseguito a tappe, con un investimento iniziale di Fr. 4.150.000,—. La contro-perizia valuta a Fr. 4.268.000,— l'onere presumibile per l'impianto di un autoservizio stradale in sostituzione della linea ferroviaria. Essa comprende pure uno studio dettagliato delle opere necessarie per una completa sistemazione della strada da Pontebrolla a Bignasco e valuta in Fr. 6.000.000,— la spesa per l'allargamento della sede stradale a 7 m.

Le conclusioni della contro-perizia del Comitato di difesa della ferrovia non incontrarono il consenso delle Autorità preposte all'esame del problema, le quali incaricarono il dir. Pessi della FART di allestire un rapporto sulle questioni trattate.

Il rapporto del dir. Pessi presentato nel gennaio 1962 conclude riproponendo la scelta della soluzione autostradale, perchè più economica e vantaggiosa per la Vallemaggia.

Gli oneri per la sostituzione del servizio ferroviario con un autoservizio sono valutati in Fr. 3.310.000,—, quelli per il completo rinnovamento della ferrovia in Fr. 8.250.000,—. Secondo il parere del direttore della FART, il conto esercizio del futuro autoservizio stradale potrebbe chiudersi con un leggero utile, mentre il rinnovamento della ferrovia comporterebbe un disavanzo annuo dell'ordine di circa Fr. 270.000,—.

Dopo la presentazione della risposta della FART alla contro-perizia del Comitato di difesa della ferrovia, le Autorità federali incaricarono il Servizio tecnico e dell'esercizio dell'UFT di esaminare tutta la copiosa documentazione e di presentare un rapporto conclusivo.

Nel rapporto allestito in data 20 settembre 1963 dall'ing. M. Heilmann, l'UFT raffronta i dati esposti nella contro-perizia con quelli della risposta Pessi, giun-

gendo a conclusioni sostanzialmente analoghe a quelle formulate dal Direttore della FART. Infatti l'UFT valuta a Fr. 8.880.000,— l'onere necessario per l'ammmodernamento della ferrovia e a Fr. 3.247.000,— le spese per l'impianto di un autoservizio stradale. Per maggior chiarezza riportiamo qui di seguito, in uno specchietto, le cifre comparative :

*Confronto contro-perizia Bandi, risposte Pessi, rapporto UFT*

	Contro-perizia Bandi, Biucchi, Rima, Anastasi	Risposta dir. Pessi	Rapporto UFT
Spesa di rinnovamento della ferrovia di Vallemaggia	4.150.000,—	8.250.000,—	8.880.000,—
Spesa d'investimento per l'istituzione di un autoservizio stradale	4.268.000,—	3.310.000,—	3.247.000,—

Per quanto concerne l'allargamento della strada di fondo valle da Pontebrolla a Bignasco, l'UFT ritenne sufficiente, per i bisogni del nuovo servizio autostradale, un allargamento del campo viabile a 6 m. più banchina laterale di un metro.

Il 12 luglio 1963 il capo del Dipartimento federale delle comunicazioni, dei trasporti e delle energie, on. Spühler, costituì un gruppo di studio, composto di rappresentanti della Confederazione, del Cantone, della FART e del Comitato di difesa della ferrovia, con l'incarico di formulare una proposta conclusiva.

Facevano parte del gruppo di studio i signori :

*rappresentanti della Confederazione*

- dott. F. Anliker, vicedirettore, UFT
- dott. R. Desbiolles, aggiunto I, segretario di direzione UFT
- ing. M. Heilmann, aggiunto I, servizio tecnico e d'esercizio UFT
- dott. F. Giorgetti, aggiunto II, servizio delle concessioni SG
- dott. A. Fischer, capo della divisione delle automobili della DG/PTT ;

*rappresentanti del Cantone Ticino*

- on. G. Canevascini, già Consigliere di Stato, presidente del Consiglio di amministrazione della FART
- M. Pessi, direttore della FART
- dott. P. Rotalinti, segretario del Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Cantone Ticino (cui subentrò nel dicembre 1964 il dott. Argente Righetti, direttore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni) ;

*rappresentanti del Comitato di difesa della Ferrovia della Vallemaggia*

- on. A. Janner, già Consigliere nazionale, Locarno
- on. E. Agostinetti, Consigliere nazionale e segretario SEV, Bellinzona
- ing. R. Anastasi, Locarno.

Il gruppo di studio si riunì una prima volta nei giorni 1 e 2 luglio 1964 a Bignasco e Locarno. Si procedette anzitutto a una discussione generale indi all'esame particolareggiato del rapporto allestito dall'UFT.

Nell'ultima parte della riunione si prese atto di una comunicazione nel senso che il Consiglio di Stato era disposto a proporre al Gran Consiglio la sistemazione completa della strada di fondo valle da Pontebrolla a Bignasco, con una larghezza del campo viabile di m. 7, più 1 m. di banchina per ogni lato e un marciapiede all'interno degli abitati. La prevista soluzione stradale, che soddisfa la rivendicazione contenuta nella contro-perizia del Comitato di difesa della ferrovia, poteva però essere realizzata soltanto utilizzando parzialmente il sedime ferroviario,

cosicché l'accettazione di questa soluzione radicale avrebbe comportato la rinuncia al mantenimento della ferrovia.

Di fronte a questa dichiarazione i rappresentanti del Comitato di difesa della ferrovia nel gruppo di studio si dichiararono disposti a prospettare ai Comuni e ai Patriziati della Vallemaggia l'opportunità di rinunciare alla ferrovia e di accettare la soluzione proposta dalle Autorità cantonali e federali.

Intanto venne costituito in valle un movimento a favore della soluzione stradale, il quale con una petizione firmata da 570 cittadini aventi diritto di voto, chiese al Consiglio di Stato, nel luglio 1964, di promuovere una soluzione stradale completa comprendente oltre alla sistemazione completa della strada di fondo valle anche la costruzione del progettato collegamento stradale Vallemaggia - Leventina, da Fusio ad Airolo, con il traforo del Sassello.

Il gruppo di studio tenne il 5 marzo 1965 a Berna la sua seduta conclusiva; esso prese atto delle dichiarazioni del rappresentante del Comitato di difesa della ferrovia, secondo cui 16 Comuni e 12 Patriziati si erano pronunciati a favore della soluzione autostradale, mentre 5 Comuni e 4 Patriziati avevano confermato la loro preferenza alla soluzione ferroviaria, e una adesione completa alle proposte del Cantone e della Confederazione avrebbe potuto essere data soltanto se la valle avesse ottenuto determinate garanzie anche per quanto riguarda la costruzione del collegamento Vallemaggia - Leventina attraverso il Sassello nonché la sistemazione delle strade delle valli laterali. Il rappresentante del Cantone riconfermò la proposta di allargamento della strada da Pontebrolla a Bignasco fino a 7 m. più banchine precisando che l'Autorità cantonale era disposta a dare, nel messaggio riguardante la soppressione della ferrovia e la sistemazione della strada del fondo valle, affidamenti per la realizzazione degli altri postulati, ritenuto che il miglioramento della strada di fondo valle Pontebrolla - Bignasco dovesse in ogni caso precedere il traforo del Sassello.

Il Gruppo di studio concluse i propri lavori con la *decisione di proporre alla Confederazione e al Cantone la sostituzione della ferrovia di Vallemaggia con un autoservizio stradale*. Il testo della decisione è il seguente:

«Dopo aver preso conoscenza di una dichiarazione secondo la quale il Cantone Ticino è disposto a sistemare la strada cantonale da Pontebrolla a Bignasco portando la carreggiata a una larghezza di 7 m., il gruppo di lavoro ritiene più vantaggiosa la sostituzione dell'esercizio ferroviario su questo tratto con un servizio stradale equivalente.

E' stato preso nota che le richieste del Comitato d'azione per la difesa della ferrovia della Vallemaggia riguardanti l'ulteriore sistemazione della rete stradale in Vallemaggia formeranno oggetto di esame da parte delle competenti Autorità del Cantone Ticino».

A questo punto deve essere illustrata la situazione attuale della ferrovia della Vallemaggia e devono essere esposte le ragioni che ci inducono a ritenere che la ferrovia della Vallemaggia può essere vantaggiosamente sostituita con un autoservizio.

#### 4. LA SITUAZIONE ATTUALE DELLA FERROVIA

La ferrovia di Vallemaggia ha trasportato nell'anno 1963, 277.053 persone, con un relativo introito di Fr. 385.172,—. Il traffico delle persone è quindi modesto e la linea non può essere considerata, nell'ambito della rete delle ferrovie private svizzere, una linea di traffico intenso.

Dalla statistica federale dei trasporti dell'anno 1961 si rileva che essa occupa il cinquantacinquesimo rango in rapporto al numero dei viaggiatori trasportati per km. di linea esercitato (Lugano - Ponte Tresa 10.o rango; Lugano - Tesserete 25.o rango; Centovalli 27.o rango; Biasca - Acquarossa 50.o rango). Delle sedici ferro-

vie che occupano, con la linea di Vallemaggia, gli ultimi ranghi nella statistica federale del 1961, ben sette sono state nel frattempo sostituite oppure sono oggetto di uno studio per la loro eventuale sostituzione con autoservizi.

Circa la metà dei viaggiatori della LPB sono abbonati. Questi nel 1961 assommarono a 145.874. Le punte massime per treno non superano gli 80 - 100 viaggiatori.

Per giustificare un risanamento della ferrovia, occorrerebbe poter fare assegnamento su un aumento della frequenza di viaggiatori, ma tale aumento risulta praticamente impossibile, salvo per quanto riguarda il traffico turistico per il fatto che ci troviamo di fronte a una valle di soli 4.500 abitanti — il fenomeno dello spopolamento non l'ha lasciata indenne — gran parte dei quali motorizzati.

Il traffico delle merci avrebbe dovuto costituire l'ossatura della ferrovia e la giustificazione per il suo mantenimento. Infatti durante l'ultima guerra questo traffico aumentò in modo considerevole fino a raggiungere la punta massima di 73.000 tonnellate.

Con la fine delle ostilità e il ritorno alle normali condizioni di concorrenza, si registrò però una contrazione assai notevole, come appare dalla seguente tabella:

1950 :	38.400 t.
1951 :	32.650 t.
1952 :	28.300 t.
1953 :	20.990 t.
1954 :	21.360 t.
1955 :	18.650 t.
1956 :	13.500 t.
1957 :	13.900 t.
1958 :	13.370 t.
1959 :	11.000 t.
1960 :	10.880 t.
1961 :	13.380 t.
1962 :	11.820 t.
1963 :	10.180 t.
1964 :	6.170 t.

Una diminuzione quindi impressionante, che riportò il traffico merci della ferrovia di Vallemaggia al livello di anteguerra (1938 : 14.916 t.), mentre le altre ferrovie con analoga struttura raddoppiarono o triplicarono nello stesso lasso di tempo il proprio traffico merci.

La diminuzione del traffico merci è imputabile soprattutto al settore del trasporto delle pietre. Malgrado l'ubicazione favorevole di una parte delle cave di granito e il prezzo relativamente basso del trasporto a mezzo ferrovia, dopo la fine della guerra, allorché l'impresa ferroviaria si era attrezzata con un parco notevole di carri merci, la quasi totalità dei cavisti passò al trasporto autostradale, acquistando propri automezzi.

La tabella che segue illustra chiaramente la rilevante contrazione dei trasporti di beola dal 1948 in avanti :

1948 :	4190 vagoni	=	tonn. 48.912
1950 :	2818 vagoni	=	tonn. 37.704
1955 :	1506 vagoni	=	tonn. 15.887
1956 :	1051 vagoni	=	tonn. 11.566
1957 :	1078 vagoni	=	tonn. 11.836
1958 :	858 vagoni	=	tonn. 9.433
1959 :	629 vagoni	=	tonn. 6.856
1960 :	702 vagoni	=	tonn. 7.257
1961 :	965 vagoni	=	tonn. 10.862

1962 :	784 vagoni	=	tonn. 8.992
1963 :	596 vagoni	=	tonn. 6.307
1964 :	202 vagoni	=	tonn. 2.085

Dopo il risanamento del 1957 la direzione della FART mise in atto provvedimenti per recuperare i trasporti di granito. Ma nè i contratti con i singoli « cavisti », nè le trattative con i Patriziati, nè gli interventi tramite la Camera di commercio, nè talune misure coercitive adottate (chiusura dei passaggi sulla ferrovia e accesso alle cave), portarono a risultati positivi. Ormai si era costituita in valle una industria degli autotrasporti, con un parco rilevante di autocarri, che non intendeva assolutamente abbandonare i trasporti di pietre sottratti alla ferrovia.

Dalla statistica svizzera di trasporto dell'anno 1961 risulta che la ferrovia della Vallemaggia, per quanto riguarda il trasporto di merci, occupa il 38.o rango su 66 ferrovie in rapporto al numero delle tonnellate/km. Da allora la situazione è ulteriormente peggiorata per le ragioni dianzi esposte.

Anche il trasporto di bagagli, colli espresso, colli postali e merci in piccole partite non è di grande rilievo. Esso aumenterà però gradualmente nei prossimi anni, e per un periodo limitato, quale riflesso dell'apertura dei cantieri idroelettrici nell'alta Val Bavona.

Il trasporto di animali, che raggiunse i 3372 capi nel 1950, si è pure ridotto a poco più di 400 unità all'anno.

Nella controperizia fatta allestire dal Comitato di difesa della ferrovia si poneva l'accento sul considerevole volume di trasporti che avrebbe potuto essere accaparrato dalla ferrovia nell'ambito dell'esecuzione dei lavori del secondo periodo degli impianti idroelettrici della Maggia S.A. Oggi sappiamo tuttavia che per il trasporto delle 210.000 t. di cemento necessari ai cantieri dell'alta Val Bavona, si è forzatamente dovuto ricorrere al trasporto autostradale (al quale partecipa pure la FART in comunione con la STAVAM), in quanto un trasbordo sarebbe stato non soltanto oneroso bensì addirittura impossibile a causa dell'ubicazione dei silos per il cemento a Tenero e a Gordola.

In conclusione dobbiamo rilevare che il traffico delle merci non è oggi tale da giustificare il mantenimento e il potenziamento della ferrovia.

La ferrovia di Vallemaggia ha incominciato a registrare disavanzi cronici di esercizio dal 1954 in avanti, come appare dalla seguente tabella :

Anni	Totale introiti	Totale spese	Disavanzi
1954	520.862,—	545.656,—	— 24.794,—
1955	485.604,—	586.395,—	— 100.791,—
1956	402.826,—	488.622,—	— 85.796,—
1957	416.799,—	529.592,—	— 112.793,—
1958	397.968,—	570.253,—	— 172.285,—
1959	398.764,—	516.645,—	— 117.881,—
1960	438.722,—	564.941,—	— 126.219,—
1961	490.468,—	766.028,—	— 275.560,—
1962	571.762,—	1.030.853,—	— 459.091,—
1963	567.311,—	990.038,—	— 422.727,—
1964	593.707,—	1.060.238,—	— 466.531,—

Pur tenendo conto delle spese straordinarie degli ultimi anni per mantenere in vita la ferrovia, non possiamo non mettere in risalto che il disavanzo cronico di questa ferrovia si aggira sui Fr. 250.000,— all'anno malgrado che gli oneri di ammortamento gravino il conto esercizio solo in misura di Fr. 50.000,— annui ; un importo cioè considerevolmente inferiore a quello allibrato per la ferrovia delle Centovalli ammodernata (Fr. 225.000,—).

Con il risanamento della ferrovia, che prevede una spesa dell'ordine di 8 milioni di franchi (perizia dell'UFT), il solo onere per l'ammortamento ammonterebbe a Fr. 240.000,— circa, per modo che il *disavanzo cronico della ferrovia di Vallemaggia, se ammodernata, potrebbe domani salire a circa Fr. 400.000,— all'anno*. Una contrazione di questo deficit non potrebbe provenire da una maggiore razionalizzazione dell'esercizio, poichè gli oneri d'esercizio sono già attualmente ridotti ai minimi termini (i capi stazione fanno servizio multiplo in più stazioni). Per il servizio della ferrovia occorrono in ogni caso circa 33 persone (contro 12 agenti per l'autoservizio sostitutivo). Un miglioramento della situazione finanziaria della ferrovia di Vallemaggia non può quindi essere ricercato nella compressione delle spese. Soltanto un aumento degli introiti d'esercizio potrebbe dar adito a migliori speranze. Abbiamo però visto in precedenza che un incremento degli introiti non appare ragionevolmente possibile sia nel settore del trasporto viaggiatori sia in quello delle merci.

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

Se guardiamo passionatamente alla realtà delle cose si può affermare che la ferrovia nei suoi sessanta anni di esistenza ha permesso alla Vallemaggia soltanto di mantenere e sviluppare moderatamente la sua primitiva struttura, evitando uno spopolamento ed un impoverimento simile a quello registrato in regioni collegate dalla sola angusta strada cantonale (es. Verzasca, Onsernone).

Non si può invece dire come affermato nella controperizia del Comitato di difesa, che la ferrovia abbia creato «tutta una serie di ubicazioni e localizzazioni, economiche e specialmente industriali». Se si eccettua la zona di Riveo, su cui ha agito la posizione delle cave di beola, gli agglomerati sono preesistenti alla costruzione della ferrovia e non hanno modificato la loro struttura per effetto di quest'ultima.

Per quanto riguarda l'industrializzazione occorre rilevare che *in sessant'anni di esistenza la ferrovia non ha potuto dare alla valle alcuna nuova industria di rilievo*, se si eccettua quella dell'estrazione della lavorazione della pietra nella zona di Cevio/Riveo, che oggi però per il 90 % dei trasporti si avvale delle maggiori possibilità offerte dagli automezzi stradali. E' per questo a nostro giudizio una considerazione di importanza capitale per una decisione oggettiva circa la presunta superiorità del mezzo di trasporto ferroviario rispetto a quello stradale.

E' bensì vero che nel periodo di guerra 1940/1945 la presenza di una linea ferroviaria efficiente è stata determinante per l'economia forestale e l'industria del granito, assicurando (in difetto di automezzi) il rapido trasporto a valle di ingenti quantitativi di legname e di pietre gregge e lavorate. Fu però un fenomeno transitorio, tipico del periodo di guerra. Ripristinatasi infatti la situazione normale di pace e di libera concorrenza, l'industria del legname e il trasporto di legna si sono ridotti a fattori meramente marginali (231,5 t. di legname trasportati con la ferrovia nel 1961 in confronto di 26.377,5 t. trasportati nel 1945), e i trasporti di pietrame e di beola lavorata sono stati prontamente accaparrati nella misura di oltre 90 % dagli autotrasporti locali, i quali possono offrire al cliente prezzi complessivi più vantaggiosi grazie al minor onere di trasbordo.

Dal 1948 ad oggi, il progresso tecnico ed economico ha assunto aspetti tali da indurci a ritenere questa evoluzione dalla ferrovia alla strada nell'ambito dei trasporti su brevi distanze non facilmente reversibile, per lo meno non reversibile in maniera tale da dar adito alla speranza di un prossimo rifiorire dei trasporti di merci per la ferrovia della Vallemaggia.

Sempre nella controperizia si afferma che «tutta la regione che fa capo a questa ferrovia sta subendo un processo di sviluppo e trasformazione, che avrà i suoi riflessi non solo sulla ferrovia come appendice di una rete di traffico centrata

sul Locarnese ma su tutta l'economia della Vallemaggia ». Ovviamente le prospettive di sviluppo vanno considerate con molta attenzione, poichè esse potrebbero modificare i dati e le conclusioni che si possono trarre da una analisi ferma sui soli dati acquisiti dall'esperienza passata. Le prospettive di sviluppo nella Vallemaggia sono però essenzialmente legate al turismo a dipendenza dell'allargamento e della sistemazione stradale nonchè del prospettato collegamento con la Leventina, degli impianti funiviari costituiti dall'OFIMA nell'alta Val Bavona e del miglioramento dell'attrezzatura alberghiera.

Il turismo, linfa vitale per la nostra economia, si motorizza però sempre più. Chi abbia osservato di quale mezzo di locomozione si serva in modo preponderante, da qualche anno a questa parte, il turista che si reca nella stessa Vallemaggia, non sarà stupito di constatare che l'automobile ha largamente soppiantato la ferrovia. Una inchiesta fra i clienti forestieri e locali dei maggiori alberghi della valle permetterà di agevolmente accertare questo dato di fatto. La ferrovia rinnovata non potrà arrestare questa evoluzione.

La ferrovia fu la grande speranza della popolazione della Vallemaggia di uscire ad ogni costo da uno stato di decadimento, di isolamento e di stagnazione. Indubbiamente essa contribuì ad aprire le porte al progresso ed evitò alla Vallemaggia l'isolamento in cui vennero a trovarsi altre regioni di montagna. La speranza andò però in notevole parte delusa: la strada ferrata non poté evitare che lo spopolamento continuasse (1900: 5195 abitanti; 1910: 4173 abitanti; 1920: 4353 abitanti; 1930: 4197 abitanti; 1950: 4581 abitanti; 1960: 4436 abitanti), nè poté far sorgere importanti attività industriali, se si prescinde da quella tradizionale della beola. Le aspettative del 1907 furono quindi in gran parte frustrate.

La contro-perizia trova una spiegazione di ciò nei periodi bellici (1914-1918 e 1939-1945), nelle crisi economiche (1922-1935), nel disastro di Visletto (1923), nei nubifragi del 1924, nella fusione con la Centovallina e con la Navigazione.

Che alcuni di questi fattori abbiano influito negativamente sulla ferrovia (non tutti ovviamente, poichè per es. il periodo bellico 1939-45 apportò il più notevole incremento di traffico e di guadagno registrato nella storia della linea di Vallemaggia) non fa alcun dubbio. Riteniamo però che la *causa principale* del progressivo dissanguamento della ferrovia sia stato il cattivo rapporto forzatamente esistente sin dall'inizio tra i proventi e gli oneri, i primi ovviamente limitati per la scarsità della popolazione residente in valle (4500 abitanti) e quindi dell'utenza, i secondi necessariamente considerevoli per la lunghezza della linea (30 km.).

In linea generale si può affermare che una ferrovia è pur sempre rispetto alla strada un mezzo di comunicazione e di trasporto più completo. Essa è però anche il mezzo di trasporto di gran lunga più oneroso. Conviene quindi esaminare se una determinata regione in rapporto al numero della sua popolazione, alla sua potenzialità e alle possibilità economiche specialmente turistiche ed industriali, necessita oggi veramente di un mezzo di trasporto così costoso quale è una ferrovia, mezzo di trasporto che detta regione non può sfruttare se non in misura ben inferiore al 50 % della 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.

Da un esame oggettivo del quesito, reputiamo che per la Vallemaggia si possa trarre la conclusione che un moderno mezzo di trasporto stradale, abbinato 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.

Scriveva l'eminente economista e presidente della Repubblica italiana Luigi Einaudi nel « Corriere della Sera » del 28 luglio 1960 :

« Quante linee ferroviarie si creano e tuttora si serbano in vita nonostante diano luogo a disavanzi cospicui, senza che la creazione e il mantenimento siano suffragati da ragioni militari o di interesse veramente pubblico. Eppure non appena i dirigenti delle ferrovie di Stato si attentano, con il consenso del Ministro, a sopprimere una linea inutilissima, fonte di sicure perdite ragguardevoli, piovono le proteste dei consigli comunali e provinciali, delle Camere di commercio, dei parlamentari. Oggi che il monopolio è tramontato e che le ferrovie subiscono la concorrenza vittoriosa dei trasporti automobilistici ed aerei per cose e persone mantenere in servizio linee perdenti è un delitto. Come se, nel primo ottocento, fosse stato obbligo dello Stato seguire a pagare carri e carrettieri, diligenze e vetturini, quando le ferrovie dimostravano di essere in grado di prestare servizi migliori e meno costosi ».

Il pensiero di Einaudi deve essere accolto con qualche riserva. Bisogna però riconoscere che, anche nel nostro paese, in molti casi, piccole ferrovie dissanguate hanno potuto e potranno essere vantaggiosamente sostituite con efficienti autoservizi. Dal 1938 al 1959 sono state sostituite in Svizzera le seguenti linee ferroviarie:

1938	<i>Rolle-Gimel</i> :	sospensione dell'esercizio e sostituzione con autobus
1939	<i>Steffisburg-Thun-Interlaken</i>	soppressione della ferrovia sul percorso Beatenbucht-Interlaken e sostituzione con servizio d'autobus
1939	<i>Wetzikon-Meilen</i>	soppressione del tronco Wetzikon-Kempton e sostituzione con servizio d'autobus
1940	<i>Biel-Meinisberg</i>	sostituzione con autoservizio
1948	<i>Uerikon-Bauma</i>	tratta Uerikon-Hinwil sostituita con autoservizio
1948	<i>Val de Ruz</i>	sostituzione con filovia
1949	<i>Uster-Oetwil</i>	sospensione dell'esercizio e sostituzione con servizio d'autobus
1950	<i>Wetzikon-Meilen</i>	sostituzione con autobus
1952	<i>Allaman-Aubonne-Gimel</i>	sostituzione con autobus
1952	<i>Steffisburg-Thun-Interlaken</i>	tratta Thun-Beatenbucht sostituita con filovia
1953	<i>Zugerland Verkehrsbetriebe</i>	introduzione dell'autoservizio sui percorsi Zug-Baar e Zug-Menzingen e soppressione della linea Baar-Talacker
1954	<i>Gland-Begnins</i>	sostituzione con servizio d'autobus
1954	<i>Val de Travers</i>	servizio 'misto (ferrovia-autobus) sui percorsi Fleurier-St. Sulpice e Fleurier-Buttes
1955	<i>Zugerland Verkehrsbetriebe</i>	intera rete modificata in autoservizio
1956	<i>Genève-Veyrier</i>	sostituzione con servizio d'autobus
1958	<i>Steffisburg-Thun-Interlaken</i>	linea Steffisburg-Thun sostituita con servizio d'autobus
1959	<i>Arth-Rigi</i> (percorso in valle)	sostituzione con autoservizio
1959	<i>Strassenbahn-Schaffhausen-Schleitheim</i>	sostituzione decisa, ma non ancora eseguita
1959	<i>Nyon-Crassier</i>	sostituzione con autoservizio

La nuova legge federale sulle ferrovie del 20 dicembre 1957 (LFF), stabilisce all'art. 56, cpv. 2 lettera a, che la Confederazione può promuovere, in particolare, il cambiamento del sistema di trazione. Nel successivo art. 57 la LFF precisa che l'introduzione dei servizi di trasporto su strada, a complemento o in sostituzione della ferrovia, può essere promossa dalla Confederazione in quanto il traffico possa essere servito più economicamente.

Il servizio pubblico deve essere garantito, in generale, come prima della sostituzione o compensato da vantaggi equivalenti. Per la sostituzione o il completamento di ferrovie con autoservizi, la Confederazione (art. 60 LFF) può concedere un aiuto pari ai 2/3 del capitale necessario, ritenuta una partecipazione minima del Cantone interessato di 1/3.

Nell'art. 22 dell'ordinanza d'esecuzione del 19 dicembre 1958 concernente i capi sesto e settimo della LFF, il Consiglio federale stabilisce il principio che il Dipartimento federale dei trasporti e delle comunicazioni può ordinare d'ufficio lo studio per una sostituzione totale o parziale di una ferrovia costantemente oberata.

Questa nuova situazione di diritto, creata con la messa in vigore della nuova LFF, che conferisce ai poteri pubblici la facoltà di avviare d'ufficio gli studi per la sostituzione parziale di ferrovie cronicamente deficitarie, ove queste possano essere convenientemente sostituite con servizi di trasporto su strada, deve essere costantemente tenuta presente quando si affronta il dilemma risanamento o sostituzione e si è portati a risolverlo a priori in un senso piuttosto che in un altro, per comprensibili ragioni sentimentali o di attaccamento alle cose del passato. Oggi l'automobile può vantaggiosamente sostituire il treno in taluni casi. Non ci si può opporre a priori a questa inevitabile evoluzione delle cose, soprattutto non ci si deve opporre se la sostituzione del mezzo di trasporto ferroviario con un mezzo di trasporto stradale consente di sistemare con criteri moderni ed innovatori, a profitto dell'economia generale di una regione, la strada principale che la percorre e che oggigiorno inevitabilmente, per gli stessi abitanti della valle, assume *carattere prevalente e preponderante* rispetto alla ferrovia, la quale, anche se ammodernata, non può aprire nuovi orizzonti all'incalzante progresso tecnico ed economico, come invece può fare una strada concepita con criteri moderni.

Per dare una esatta visione degli oneri che comporterebbe il risanamento della ferrovia, ci limitiamo a riportare le conclusioni del rapporto pubblicato il 20 settembre 1963 dall'Ufficio federale dei trasporti, che indica un onere complessivo di 8,8 milioni di franchi.

**Ricapitolazione dei costi di costruzione e di ammortamento della ferrovia  
di Vallemaggia (esercizio senza carrelli trasbordatori)**

Oggetto	Spese in Fr.	Tassi di ammortamento in %	Ammortamento annuale
<i>Sottostruttura</i>			
Ripari antifranchamento a Visletto	60.000,—	1	600,—
Segnali luminosi ai PL	360.000,—	3,5	12.500,—
Rinforzo dei ponti	540.000,—	1	5.400,—
<i>Soprastruttura</i>			
Rinnovo del binario di cui ammortizzabili	3.600.000,— 1.617.000,—		48.500,—
Rinnovo degli scambi	180.000,—	3	5.400,—
Giunti rotaie	15.000,—	3	5.450,—
Segnalazione	40.000,—		400,—
Binario di raccordo a Riveo	220.000,—		5.500,—
<i>Fabbricati</i>			
Fabbricati di stazione a Cevio e Bignasco	100.000,—	1,5	1.500,—
Rimessa a S. Antonio	150.000,—	1,5	2.250,—
Rimessa a Bignasco	80.000,—	1,5	1.200,—
<i>Impianti di sicurezza</i>			
Blocco con dispaching	450.000,—	3,5	15.750,—
<i>Impianti per la trazione elettrica</i>			
Linea di contatto e telefono	1.250.000,—	2,5	31.250,—
Stazione di raddrizzatori a Riveo	150.000,—	2,5	3.950,—
<i>Materiale rotabile</i>			
Automotrici ABDe 6/6 (1 + 35 %)	1.012.500,—		
2 rimorchi viaggiatori B	440.000,—	3	48.975,—
1 carrozza postale DZ	180.000,—		
1 autocarro 3,5 t.	60.000,—	10	6.000,—
<b>Totale costi di costruzione</b>	<b>8.887.500,—</b>		
<b>Costo arrotondato</b>	<b>8.800.000,—</b>		
<b>Totale oneri ammortamento</b>			<b>189.725,—</b>

cui vanno aggiunti gli ammortamenti attuali sugli impianti non ancora ammortizzati, che si elevano a Fr. 50.000,—.

I dati sopra riprodotti del preventivo dell'UFT, se aggiornati ai costi del 1965 e completati con le indicazioni relative al fabbisogno effettivamente determinato agli inizi del corrente anno, farebbero ascendere a circa 10 milioni di franchi il capitale necessario per il rinnovo completo della ferrovia di Vallemaggia. La divergenza sostanziale con il preventivo elaborato nella contro-perizia del Comitato di difesa della ferrovia, consiste nel fatto che questa perizia non contempla la completa sostituzione della sede ferroviaria, nonchè la spesa per altri impianti quali le segnalazioni luminose agli undici passaggi a livello. Le economie contenute nella contro-perizia risultano però inaccettabili, poichè a mente dell'Autorità federale

e della direzione dell'impresa, la sicurezza d'esercizio non sarebbe sufficientemente garantita senza un rinnovamento completo del binario e l'impianto di segnali luminosi ai passaggi a livello.

Qualora il Cantone, aderendo alla primitiva istanza dei Comuni e dei Patriziati di Vallemaggia, decidesse il risanamento della ferrovia anzichè la sua sostituzione con un autoservizio, il contributo della Confederazione potrebbe essere negato o comunque sensibilmente ridotto in base al punto di vista del Dipartimento federale dei trasporti e delle comunicazioni secondo il quale la ferrovia deve essere sostituita. Il Cantone, decidendo unilateralmente di mantenerla in esercizio, dovrebbe assumersi tutto o quasi tutto l'onere, sia per quanto riguarda il rinnovamento, sia per quanto concerne la copertura dei disavanzi d'esercizio.

Il presumibile disavanzo d'esercizio della ferrovia risanata è indicato nella tabella seguente.

*Preventivo d'esercizio della ferrovia ammodernata*

Oneri	Stima	Consuntivo 1964
<b>1. Spese per il personale</b>		
a) Amministrazione	70.000,—	70.000,—
b) Sorveglianza della linea (3 agenti a 12.000,—)	36.000,—	36.000,—
c) Stazioni (6 agenti a 15.000,—)	90.000,—	136.000,—
d) Capitreno (5 agenti a 15.000,—)	75.000,—	105.000,—
e) Manovratori (5 agenti a 15.000,—)	75.000,—	104.000,—
f) Manutenzione impianti (8 agenti a 13.700,—)	110.000,—	188.000,—
g) Manutenzione veicoli (6 agenti a 15.000,—)	90.000,—	85.000,—
		<u>724.000,—</u>
Totale spese per il personale (33 agenti) Stima		546.000,—
<b>2. Altre spese</b>		
Secondo consuntivo 1964		<u>288.000,—</u>
Secondo stima UFT Fr. 1,08 km. x 191,584 km.		207.000,—
<b>3. Totale spese d'esercizio</b>		<u>753.000,—</u>
<b>4. Ammortamenti</b>		240.000,—
<b>5. Totale oneri (incl. ammortamenti)</b>		<u>993.000,—</u>
<b>Introiti</b>		
1. Traffico viaggiatori	420.000,—	
2. Traffico bagagli e colli espressi	10.000,—	
3. Traffico merci	80.000,—	
4. Introiti accessori	10.000,—	
5. Indennità Confederazione	80.000,—	
<b>6. Totale introiti</b>		600.000,—
<b>RIASSUNTO</b>		
Totale introiti		Fr. 600.000,—
Totale oneri (incl. ammortamenti)		Fr. 993.000,—
Disavanzo d'esercizio arrotondato		<u>Fr. 400.000,—</u>

## 6. L' ISTITUZIONE DI UN AUTOSERVIZIO

Dopo la riunione conclusiva del gruppo di studio tenuta a Berna il 5 marzo 1965, i rappresentanti dell'UFT e delle PTT hanno allestito con la direzione della FART il calcolo definitivo della spesa necessaria per l'istituzione di un autoservizio stradale in sostituzione della ferrovia. Detto calcolo è riprodotto nella tabella seguente :

### Costo d'impianto autoservizio sostitutivo Vallemaggia

	Quan- tità	Prezzo unitario	Costo totale	Tasso di ammort. annuo %	Ammort. annuo
Fermate e ripari	6	25.000,—	150.000,—	1	1.500,—
<i>Fabbricati</i>					
Terreno 900.000 - Quotaparte VM 2000 mq. a 300			600.000,—		
Garage St. Antonio, secondo piano 15 - P 47, indice costruz. 302.1/X.64			960.000,—	1	9.600,—
Piazzali			200.000,—		
Garage, stazione, magazzino e appartamento a Bignasco, secondo piano 15 - P 48, indice costruz. 302.1/X.64			910.000,—	1	9.100,—
Demolizione vecchi fabbricati e piazzali			280.000,—		
Attrezzature			15.000,—	3	450,—
Rinnovamento stazione Cevio			100.000,—	1	1.000,—
<i>Veicoli</i>					
Autobus 47 posti	5	221.000,—	1.105.000,—	10	110.500,—
Rimorchi bagagli	3	9.000,—	27.000,—	10	2.700,—
Autocarri da 3,5 tonn.	2	70.000,—	140.000,—	10	14.000,—
Autotreno, composto di autocarro 8 tonn. e rimorchio	1	170.000,—	170.000,—	10	17.000,—
Rimorchio bestiame	1	25.000,—	25.000,—	10	2.500,—
Veicolo di servizio Landrover	1	18.000,—	18.000,—	10	1.800,—
Totale spesa d'impianto			4.700.000,—		
Totale ammortamento annuo					170.150,—

Il preventivo dei costi per l'autoservizio stradale è stato allestito tenendo debito conto della condizione fissata dall'art. 57 della LFF, secondo la quale 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 9 paia di corse giornaliere ossia una in più di adesso. Per sua natura, l'esercizio automobilistico è però più elastico di quello ferroviario, cosicché l'orario potrà essere meglio adattato ai bisogni della popolazione locale, che ne ritrarrà sicuramente un vantaggio.

Anche le tariffe rimarranno sostanzialmente invariate, con le attuali riduzioni a favore del traffico indigeno. Già in data 12 luglio 1960 infatti, rispondendo a una istanza della FART e del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, il Consiglio federale ha risolto che per la linea della Vallemaggia le tariffe ferroviarie avvicinate saranno mantenute anche in caso di sostituzione della ferrovia con un autoservizio.

Il trasporto dei viaggiatori sarà eseguito con confortevoli autocorriere dotate dei più moderni congegni della tecnica e capaci di almeno 45 posti seduti. Tali veicoli permetteranno di sopperire anche al traffico di punta.

La disponibilità di posti calcolata dall'UFT per 9 paia di corse giornaliere più i supplementi di orario, corrisponde a una offerta totale giornaliera di 539 posti a sedere e di 469 posti in piedi (contro 689 posti a sedere giornalieri offerti dalla ferrovia previo risanamento). Giova inoltre tener presente che appena la strada di fondo valle da Pontebrolla a Bignasco sarà allargata a m. 7, sarà possibile, se le circostanze lo giustificheranno, di mettere in circolazione anche dei rimorchi aventi una capacità di 50 posti seduti.

Il tempo di percorrenza da Locarno a Bignasco è calcolato in un'ora nel primo periodo e in 50 minuti allorquando la strada sarà allargata.

I servizi di stazione saranno mantenuti unicamente a Locarno, Pontebrolla e Bignasco. Le altre fermate saranno dotate di confortevoli, se pur modesti rifugi per i viaggiatori. Il servizio di *biglietteria* sarà effettuato a bordo dei veicoli da parte dell'autista.

Il servizio *bagagli e colli espresso* verrà mantenuto integralmente per le stazioni di Bignasco/Cevio e, limitatamente agli arrivi, per le altre stazioni. Gli autoveicoli sono dotati di un ampio bagagliaio e, se del caso, sono previsti anche appositi rimorchi per bagaglio.

Il servizio postale sarà assunto direttamente dalle PTT.

Anche nel settore del *traffico delle merci* non interverranno importanti cambiamenti rispetto al sistema ferroviario attuale.

Il traffico delle merci in piccole partite sarà integrato con il servizio di *camionaggio giornaliero franco domicilio*.

Il servizio *delle merci a carro completo* potrebbe essere facilmente abbandonato agli autotrasportatori privati, che già attualmente lo svolgono nella misura di oltre il 90%. Un unico cliente fa ancora capo alla ferrovia per il trasporto della beola (circa 200 vagoni annui). Qualora tuttavia l'UFT dovesse decidere che la FART deve mantenere in Vallemaggia anche il servizio di trasporto delle merci a carro completo, questa potrà assumere agevolmente tale incombenza con il parco di veicoli in sua dotazione.

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

Subito dopo la decisione del Gruppo di studio (5 marzo 1965) la FART d'intesa con l'Ufficio cantonale della circolazione, ha introdotto una scuola di guida speciale per l'adattamento del personale della ferrovia di Vallemaggia alle condizioni del nuovo autoservizio stradale.

Su questi problemi è da menzionare la lettera 20 maggio 1965 con la quale il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie respinge categoricamente una istanza di Comuni valmaggiesi, inoltrata tramite il comitato di azione per la difesa della ferrovia, per l'affidamento del servizio autostradale alle PTT e non alla FART. Nella lettera — dopo un accenno al fatto che la FART è già al beneficio di una concessione federale per un servizio automobilistico Locarno-Cavergno, concessione « applicabile automaticamente anche a tutte le altre corse che dovrebbero essere introdotte in seguito alla soppressione prevista del servizio ferroviario » e al fatto che mai è stata ventilata l'idea di trasferire alla Direzione generale PTT l'esecuzione delle corse in Vallemaggia — si legge quanto segue:

« Infine, si rileva che, nell'istanza firmata dai Comuni della Vallemaggia, questi ultimi chiedono, come già detto, che il servizio automobilistico venga affidato alle PTT "nella certezza che le stesse possano of-

frire maggiori garanzie per un servizio efficiente". La Soc. FART è al beneficio di numerose concessioni automobilistiche nel Locarnese, che, finora, non hanno dato motivo a lagnanze. Riteniamo quindi che i timori in tale senso dei Comuni firmatari dell'istanza siano infondati. L'Autorità federale di vigilanza sulle autolinee concessionarie potrà comunque sempre intervenire qualora, per una ragione o per l'altra, il servizio automobilistico lasciasse a desiderare o non tenesse nella dovuta considerazione i bisogni dei Comuni e delle loro popolazioni. D'altra parte, il Dipartimento dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie, giusta l'articolo 19 della concessione, può revocare la concessione non solo in caso di trasgressione delle disposizioni legislative e della concessione, ma anche se non vengono rispettate le istruzioni delle Autorità competenti.

Per queste ragioni, non possiamo condividere le vostre apprensioni secondo le quali i bisogni legittimi della valle sarebbero meglio soddisfatti se l'esercizio automobilistico fosse affidato alle PTT. Ci vediamo pertanto costretti a conformarci alla presa di posizione del Comitato di lavoro ».

Dalla perizia del dir. Pessi del gennaio 1963 e dal rapporto 20 settembre 1963 dell'UFT, abbiamo ripreso e completato il preventivo degli introiti e delle spese d'esercizio dell'autoservizio stradale sostitutivo.

ONERI	Totale
1. <i>Spese di personale :</i>	
a) Amministrazione	Fr. 50.000,—
b) Servizio viaggiatori (6 agenti a Fr. 12.000,—)	Fr. 84.000,—
c) Servizio merci e stazioni (3 agenti a Fr. 12.000,—)	Fr. 36.000,—
d) Officina (2 agenti a Fr. 15.000,—)	<u>Fr. 30.000,—</u>
Totale spese di personale	Fr. 200.000,—
2. <i>Spese di cose :</i>	
a) Autocorriere 200.000 km. a Fr. 0,60	Fr. 120.000,—
b) Autocarri 5.000 a Fr. 0,45	Fr. 22.500,—
c) Rimorchio bagagli 20.000 a Fr. 0,08	<u>Fr. 1.600,—</u>
Totale spese di cose	Fr. 144.100,—
3. Totale spese d'esercizio	Fr. 344.100,—
4. Ammortamento annuo	Fr. 170.150,—
5. Totale oneri (incl. ammortamenti)	Fr. 514.250,—
6. Arrotondamenti	<u>Fr. 520.000,—</u>

#### INTROITI

1. Traffico viaggiatori	Fr. 450.000,—
2. Traffico bagagli, colli	Fr. 10.000,—
3. Traffico merci	Fr. 60.000,—
4. Introiti accessori	<u>Fr. 10.000,—</u>
Totale introiti	<u>Fr. 530.000,—</u>

#### RIASSUNTO

Totale introiti	Fr. 530.000,—
Totale oneri (incl. ammortamenti)	<u>Fr. 520.000,—</u>
Utile d'esercizio	<u>Fr. 10.000,—</u>

La dimostrazione che le spese d'esercizio sono state valutate con prudenza può essere trovata nel confronto dei costi per km/vettura (inclusi gli ammortamenti) :

Comitato di difesa della Ferrovia	$\frac{725.100}{569.500}$	= Fr. 1,27 km/vettura
Perizia Dir. Pessi 1963 :	$\frac{437.700}{221.000}$	= Fr. 1,98 km/vettura
Perizia UFT 1962 :	$\frac{575.000}{300.000}$	= Fr. 1,91 km/vettura

Si deve porre mente al fatto che, secondo la statistica di trasporti 1961, le PTT hanno registrato un costo per km/vettura di Fr. 1,92 per le linee in regia e di Fr. 1,56 per le linee d'assuntore, e che il costo medio delle imprese svizzere concessionarie di trasporto affiliate alla SKAG è stato nel 1961 di Fr. 1,46 km/vettura. Le linee di Ascona, Brissago, Ronco, gestite dalla FART hanno registrato un costo per km/vettura di Fr. 1,70 nel 1962 e di Fr. 1,80 nel 1963.

Nonostante che il costo d'esercizio sia gravato da oneri di ammortamento considerevoli, non si prevedono disavanzi. Qualora, contrariamente alle previsioni, l'esercizio dell'autoservizio stradale dovesse pure chiudersi con disavanzi, questi saranno coperti dalla Confederazione nella proporzione dei due terzi per la durata di dieci anni. Il limite di dieci anni è stabilito nella LFF. In base ai contatti avuti con l'Ufficio federale dei trasporti, si ha motivo per ritenere che questo limite restrittivo venga prossimamente a cadere, intendendosi regolare la copertura dei disavanzi di esercizio delle linee automobilistiche concessionarie secondo gli stessi criteri applicati per le ferrovie.

La parte pertocante al Cantone per la copertura di eventuali disavanzi di esercizio è di un terzo. Si può consentire che questo onere di 1/3 venga assunto integralmente dal Cantone, esonerando i Comuni dalla partecipazione, per le stesse ragioni esposte nel messaggio 30 gennaio 1959 concernente il secondo periodo di risanamento della ferrovia delle Centovalli, e accettate dalla Commissione di Gestione (cfr. rapporto 4 maggio 1959) e dal Gran Consiglio con il decreto legislativo 11 maggio 1959.

Se confrontiamo, dal punto di vista dei risultati probabili di esercizio, la soluzione rinnovamento della ferrovia con la soluzione autoservizio sostitutivo, rileviamo che mentre nella prima ipotesi si avrebbe un *disavanzo annuo d'esercizio dell'ordine di circa Fr. 400.000,—*, nella seconda ipotesi i conti d'esercizio dovrebbero chiudersi senza deficit. La riprova che questo calcolo, pur con l'inevitabile approssimazione, è esatto, è fornita dalla seguente considerazione: la differenza di fabbisogno di personale fra esercizio ferroviario ed autoservizio sostitutivo è di almeno 20 unità, il che, considerata una spesa di personale di circa Fr. 15.000,— per agente, corrisponde ad una differenza di spese assolute di Fr. 300.000,—. A questa cifra vanno aggiunti Fr. 100.000,— di minor onere di ammortamento.

A prescindere dal notevole minor costo d'impianto e di esercizio l'autoservizio offre nei confronti della ferrovia altri vantaggi di particolare rilievo.

Innanzitutto esso è molto più elastico della ferrovia, non essendo legato ad impianti fissi di costosa manutenzione; da un lato il servizio può essere facilmente e razionalmente adattato alla situazione congiunturale del momento, il che non è possibile con una ferrovia dotata di impianti fissi costruiti per una durata media di oltre cinquant'anni e che quindi vanno sfruttati al massimo per ottenere un rendimento economico soddisfacente; d'altro lato l'autoservizio permette di raggiungere il centro medesimo dei villaggi (e per le merci addirittura la casa del cliente), mentre le stazioni della ferrovia si trovano talvolta discoste dall'uno o

dall'altro abitato, caso che si verifica ad esempio a Lodano, a Giumaglio e soprattutto a Caveragno. Il prolungamento dell'autolinea fino a quest'ultima località avviene già attualmente per le corse automobilistiche integrative della ferrovia, con sensibile vantaggio della popolazione e degli abbonati in particolare.

Dal punto di vista della viabilità della strada, l'abbandono del sedime ferroviario consente di allargare in parecchi punti la strada cantonale, nonchè di aggirare con una circonvallazione le pericolose strozzature negli abitati di Avegno e Someo.

Verrebbero inoltre a sparire gli undici passaggi a livello, ad altrettanti incroci fra la strada e la ferrovia, il che contribuisce sicuramente ad accrescere la sicurezza per la circolazione stradale.

Dalla soppressione della ferrovia può derivare un vantaggio alla industria degli autotrasporti della valle, la quale, pur avendo sottratto buona parte del traffico merci alla ferrovia, si dibatte notoriamente in difficoltà economiche, per sovrabbondanza di autocarri dediti al trasporto professionale di cose.

Per le FART, la sostituzione della deficitaria ferrovia con un autoservizio rappresenta un ragguardevole passo avanti verso l'equilibrio finanziario dell'azienda: l'autoservizio Locarno - Caveragno verrebbe infatti ad innestarsi, quale ramo perfettamente vitale, in un complesso di altri autoservizi (autolinea urbana e auto-linee Locarno-Ascona-Brissago, Locarno-Ronco s/Ascona, Locarno-Gordola-Aeroporto-Cugnasco), permettendo un razionale scambio di materiale e di personale come pure la riduzione della riserva di veicoli complessiva per le varie linee.

Il breve ciclo d'ammortamento degli autoveicoli (dieci anni in confronto dei cinquanta previsti per il materiale ferroviario), consente di ammodernare di continuo il materiale rotabile e di tenere il passo con la tecnica, la quale ha compiuto nell'ultimo decennio progressi ragguardevoli nella costruzione di autoveicoli.

Da ultimo non va dimenticato di menzionare la possibilità di ridurre del cinquanta per cento il transito dei treni che attraversano l'abitato di Locarno, nonchè quella di sopprimere un binario del fascio dei tre attuali sul piazzale della stazione a Muralto, ottenendo miglioramenti di radicale importanza per la viabilità nei due Comuni interessati.

Naturalmente anche l'autoservizio presenta i suoi inconvenienti: uno dei maggiori, per la popolazione rurale, può essere quello di non poter trasportare con la stessa facilità i grossi e ingombranti carichi di « bagaglio personale » specie nei giorni di mercato, oppure il limitato numero di posti a sedere nelle ore di punta. Giova tuttavia osservare che, con opportuni accorgimenti nella costruzione degli autoveicoli è possibile adeguare alle particolari condizioni del caso la capienza delle vetture, in maniera da ovviare in gran parte agli inconvenienti lamentati. Anche gli svantaggi che si vogliono indicare nel fatto che la circolazione stradale può incontrare intralci nella stagione invernale (neve, gelo) non devono avere un peso eccessivo nel determinare il giudizio; infatti Bignasco si trova ad un'altezza di soli m. 438 s.l.m. e le nevicate non sono generalmente tali da ostacolare la circolazione degli autoveicoli. Si può quindi affermare che i vantaggi della soluzione prospettata sono superiori agli svantaggi che la soppressione della ferrovia può comportare per la popolazione vallerana.

## 7. IL PROBLEMA DELLE STRADE DELLA VALLEMAGGIA

Si è detto che la strada da Pontebrolla a Bignasco deve essere ampliata per permettere un servizio automobilistico. La spesa relativa è a carico del Cantone.

Nel progetto di messaggio del 1959 il Dipartimento delle pubbliche costruzioni aveva previsto soltanto un allargamento parziale, su 14,5 km., con una spesa preven-

tivata in 2,4 milioni di franchi. Il progetto è stato però completamente rielaborato e si è deciso il totale rifacimento della strada Pontebrolla - Bignasco, in considerazione di varie esigenze.

Adeguando l'orario dell'autoservizio a quello attualmente in vigore, vi saranno 9 - 10 coppie di corse giornaliere, e quindi all'incirca due vetture all'ora nel periodo diurno: nelle ore di punta, il numero dei veicoli dovrà però essere raddoppiato.

All'autoservizio di linea, occorre tuttavia aggiungere il trasporto di pietre e di altre merci. Si deve tener conto anche del fatto che per poter far fronte alle punte (fino a 130/150 persone) e quindi offrire a tutti i viaggiatori o quasi un posto a sedere, occorre mettere in servizio dei veicoli spaziosi. Pertanto l'allargamento degli angusti corridoi di Avegno, Someo e Maggia non risolverebbe il problema.

Devono ancora essere considerati:

- la scomparsa della ferrovia, con la conseguente possibilità di utilizzare, senza onere, su lunghi tratti quel sedime che corre parallelo alla strada;
- l'idea di costruire poi la strada di congiungimento con la Leventina attraverso il Sassello;
- l'intenso traffico di autocarri previsto per gli anni 1965-1970 per l'approvvigionamento dei cantieri dell'alta Val Bavona.

La strada che congiunge Pontebrolla con Bignasco ha una lunghezza di ca. 24 km. E' stata sistemata e pavimentata in occasione dei lavori idroelettrici della Maggia S.A., T periodo. La larghezza della carreggiata è in generale di m. 5,20; alcune tratte presentano però larghezze inferiori variabili fra m. 4,30 e 5,20.

Si prevede ora di portare la carreggiata a m. 7,00 più banchine laterali di m. 1,00, e di costruire negli abitati uno o due marciapiedi di m. 1,50 di larghezza.

Saranno costruiti 8,5 km. di nuovi tronchi ciò che rappresenta 1/3 della lunghezza della strada utilizzando l'esistente sedime ferroviario, e precisamente:

- 1) circonvallazione di Avegno, circa ml. 1300 (spesa prevista, compresa la sistemazione di 600 m. di strada a sud di Avegno, Fr. 1.400.000,—);
- 2) accesso di Moghegno e Aurigeno - passaggio a livello oltre Maggia, circa ml. 2100 (spesa prevista Fr. 2.500.000,—);
- 3) accesso a Lodano - Someo, circa ml. 3000 (spesa prevista: Fr. 3.500.000,—);
- 4) circonvallazione di Someo, circa ml. 1500 (spesa prevista: Fr. 952.000,—);
- 5) Cevio - Bignasco, circa ml. 800 (spesa prevista: Fr. 800.000,—).

Per i 15,5 km. di strada esistente, da rifare, si può prevedere una spesa di circa Fr. 7.750.000,—.

Complessivamente la spesa presumibile per l'integrale correzione della strada Pontebrolla - Bignasco ammonta a circa 17 milioni di franchi.

Il programma di esecuzione prevede di dare immediato inizio, appena soppressa la ferrovia, ai lavori di costruzione delle strade di circonvallazione di Avegno e di Someo. In seguito si costruiranno il nuovo tronco dall'accesso Moghegno - Aurigeno fino al passaggio a livello oltre Maggia, e da ultimo i tronchi accesso Lodano - Someo e Cevio - Bignasco. Parallelamente verranno pure eseguite le correzioni lungo la strada esistente.

Poichè le cifre sulla spesa costituiscono solo indicazioni di massima, che saranno precisate a dipendenza dell'avanzamento dei lavori di progettazione, le singole richieste di credito verranno progressivamente e sollecitamente presentate con i messaggi ordinari sulle opere di sistemazione stradale dei diversi periodi. Con questo messaggio vengono tuttavia già chiesti i crediti per i primi lavori, ossia:

- la costruzione della strada di circonvallazione di Avegno, per un importo di Fr. 1.400.000,—;
- la costruzione della strada di circonvallazione di Someo, per un importo di Fr. 952.000,—;
- le prime migliorie lungo la strada esistente per un importo di Fr. 1.500.000,—. Si tratta di allargare la strada nei punti più stretti e pericolosi, per rendere più fluido e sicuro il traffico. Sono in totale 20 correzioni, compresa la sistemazione di 5 passaggi a livello, che vengono eseguite tenendo in considerazione il tracciato previsto dal progetto generale di sistemazione della strada.

Le correzioni riguardano i seguenti tronchi : km. 4,500 - km. 4,640 ; km. 4,750 - km. 4,900 ; km. 4,850 - km. 5,200 ; km. 5,550 - km. 5,900 ; km. 8,200 - km. 8,350 ; km. 9,900 - km. 11,100 ; passaggio a livello dopo Maggia ; passaggio a livello ai Grotti di Gordevio ; km. 15,000 - km. 15,300 ; passaggio a livello di Coglio-Giumaglio ; km. 20,900 - km. 21,150 ; km. 23,300 - km. 23,550 ; km. 23,900 - km. 24,000 ; km. 24,100 - km. 24,300 ; km. 24,900 - km. 25,250 ; km. 25,750 - km. 26,050 ; km. 26,700 ; passaggio a livello a nord di Cevio ; passaggio a livello a sud di Bignasco ; km. 27,900 - km. 28,150.

Separatamente verrà svolta la procedura per la pubblica utilità e per la determinazione dei contributi a carico dei Comuni interessati.

Chiaro è l'impegno dell'Autorità cantonale per l'esecuzione integrale dell'opera la cui realizzazione richiederà un periodo di tempo di circa 6 anni.

Oltre la strada del fondo valle Pontebrolla - Caveragno abbiamo in Valle Maggia i seguenti tronchi di strada cantonale che collegano le valli laterali :

Bignasco - Peccia - Fusio	km. 17
Peccia - Piano di Peccia	km. 4,2
Cevio - Cerentino - Bosco Gurin	km. 15
Cerentino - Campo - Cimalmotto	km. 8

Il tronco Bignasco - Peccia - Fusio è già stato in massima parte sistemato e pavimentato. La completazione della sistemazione è stata decisa con il decreto legislativo 10 dicembre 1964 essendo stati concessi i crediti chiesti per la correzione del tronco Mogno - Fusio. Entro il 1965 i lavori verranno ultimati.

Nel corso dell'anno verranno pure svolti i lavori di sistemazione del tronco Peccia - Piano di Peccia, come al decreto legislativo 10 luglio 1963.

Il tronco Cevio - Linescio - Collinasca è sistemato e pavimentato. Sono in corso d'esecuzione i lavori di sottostruttura del tronco Collinasca - Cerentino. Entro breve termine saranno iniziati i lavori di sottostruttura del tronco Cerentino-Bosco Gurin.

Con i prossimi messaggi ordinari saranno chiesti i crediti per ultimare l'intera tratta Cevio - Bosco Gurin e per sistemare e pavimentare negli anni 1966 - 1968 la tratta Cerentino - Campo - Cimalmotto.

Si pone pure il problema del collegamento stradale con la Leventina, attraverso il Sassello, vivamente auspicato dai valmaggesi. Un progetto è già stato studiato nel 1962 - 1963 dallo studio di ingegneria dei fratelli Guscetti di Ambri.

La nuova comunicazione stradale ha inizio a Nante, a quota 1423 e termina nella zona di Cortino a quota 1660. La lunghezza totale è di circa km. 7,115 così ripartita :

Cortino - portale sud della galleria	m. 405
galleria	km. 2,750
portale nord della galleria Nante	km. 3,960
<b>totale</b>	<b>km. 7,115</b>

Per lo studio del progetto sono state fissate le seguenti direttive : larghezza del campo stradale m. 5,20 ; banchine m. 0,50 ; cunetta a monte m. 0,40 ; pendenza massima 10 % ; velocità base km. 50/ora ; raggi minimi m. 60 - 70.

La spesa complessiva per i due tronchi stradali Nante - portale nord e portale sud - Cortino è preventivata in Fr. 3.460.000,—.

Per l'attraversamento del Sassello il progetto prevede la costruzione di una galleria della lunghezza di km. 2,750 con imbocco a sud a quota 1680 e a nord a quota 1681, con le seguenti caratteristiche principali : pendenza longitudinale 0,2 %, larghezza del campo stradale m. 5,50, marciapiede m. 0,80 e cordone - cunetta m. 0,50 ; totale m. 6,80.

Per la ventilazione è stato previsto il sistema semitrasversale con un fabbisogno di aria fresca di 125 mc. ed una velocità di marcia di 40 km/ora per circa 250 veicoli/ora.

Il costo complessivo della galleria è di Fr. 14.400.000,—, prezzi riferiti al 1963.

La spesa complessiva per l'esecuzione dell'opera in base al progetto Guscetti 1963 è di Fr. 17.860.000,— così ripartita :

Nante - portale nord	km. 3,960	Fr. 2.970.000,—
galleria	km. 2,750	Fr. 14.400.000,—
portale sud - Cortino	ml. 405	Fr. 490.000,—
<b>T o t a l e</b>		<b>Fr. 17.860.000,—</b>

Per l'esecuzione dell'intera opera è previsto un periodo di tempo di 5 anni.

Il Consiglio di Stato ritiene, riferendosi alle discussioni già sorte nella Commissione speciale delle forze idriche e nel plenum del Gran Consiglio, trattandosi del messaggio 9 febbraio 1962 relativo al secondo periodo delle opere delle officine idroelettriche della Maggia S.A., che questo collegamento porterà alla Vallemaggia innegabili vantaggi e infonderà nuova linfa alla debole economia vallerana. Si devono inoltre riconoscere i sacrifici compiuti dalla valle attraverso l'intenso sfruttamento delle sue acque.

Pertanto il Consiglio di Stato — che ha ottenuto dalla Maggia SA l'inserimento nel secondo periodo, quale opera di interesse generale, della costruzione di un accesso dalla diga di Sambuco a Campo di Sotto, dove è previsto il portale sud della galleria, tronco che viene già adesso costruito con una larghezza di circa 5 m. più cunetta e banchina — assume l'impegno di presentare al Gran Consiglio il progetto e la richiesta di credito per il nuovo collegamento stradale Leventina - Vallemaggia, dopo l'esecuzione delle opere di correzione della strada Pontebrolla - Bignasco.

Non può essere accolta per evidenti ragioni la richiesta di costruire contemporaneamente le due strade. Anzitutto il progetto deve essere ancora esaminato e studiato nel dettaglio, specialmente per quanto riguarda la galleria. Inoltre deve essere studiato a fondo il problema del finanziamento, data l'imponenza della spesa. Infine, proprio per l'imponenza della spesa, l'esecuzione contemporanea comprometterebbe il programma generale di miglioramento della rete stradale cantonale.

## 8. CONCLUSIONI

Per le esposte ragioni il Consiglio di Stato ritiene che la ferrovia della Vallemaggia debba essere soppressa e sostituita da una autoservizio regolare, secondo le modalità dell'allegata convenzione. Su una spesa complessiva di Fr. 4.700.000,—, Fr. 4.300.000,— vengono versati dalla Confederazione e dal Cantone, e precisamente :

Fr. 2.870.000,—	(2/3)	dalla Confederazione
Fr. 1.430.000,—	(1/3)	dal Cantone,

in parte contro il rilascio di azioni privilegiate, in parte a titolo di prestito, in parte a fondo perso.

Per la sua quota parte, dedotti però Fr. 630.000,— corrisposti a titolo di prestito, il Cantone si rifarà nella misura del 50 % sui Comuni, come sin qui praticato.

Contemporaneamente vengono stanziati i crediti per la prima tappa dei lavori di correzione integrale della strada Pontebrolla - Bignasco. Seguiranno sollecitamente con gli ordinari messaggi sulla sistemazione stradale le richieste di credito per gli altri lavori sulla tratta Pontebrolla - Bignasco e per i lavori nelle strade delle Valli laterali. Terminati questi lavori saranno sottoposti al Gran Consiglio il progetto e la richiesta di credito per il collegamento stradale Leventina - Vallemaggia.

Il Consiglio di Stato è convinto che la soluzione proposta è nell'interesse del Cantone e della Vallemaggia. Esso propone pertanto al Gran Consiglio di approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

A. Lafranchi

p. o. Il Cancelliere :

G. Beati

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 del Ticino

vista la legge federale sulle ferrovie (LFF) del 20 dicembre 1957 nonchè 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.* — 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, l'importo di Fr. 1.430.000,—, di cui :

- Fr. 1.030.000,— con partecipazione del Cantone alle spese per l'istituzione di un autoservizio regolare fra Locarno e Cavigno, in sostituzione dell'attuale ferrovia della Vallemaggia ;
- Fr. 400.000,— come partecipazione dei Comuni allo stesso titolo.

*Art. 2.* — I Comuni interessati sono tenuti a rimborsare al Cantone l'importo di Fr. 400.000,—, a copertura dell'anticipo di cui all'art. 1, da ripartire fra essi secondo l'art. 3.

*Art. 3.* — Il riparto delle quote a carico dei Comuni è fatto dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni a seconda del loro interesse all'impresa, tenuti in considerazione i seguenti fattori :

- a) importanza degli impianti nel territorio dei Comuni ;
- b) popolazione residente ;
- c) ente imponibile ;
- d) numero di 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 ; la decisione è equiparata alle sentenze esecutive nel senso dell'art. 80 della legge sull'esecuzione e sul fallimento e dell'art. 58 della legge cantonale di applicazione dell'8 marzo 1911.

*Art. 5.* — Per la prima tappa dei lavori di correzione integrale della strada Pontebrolla - Bignasco, sono accordati i seguenti crediti :

— circonvallazione di Avegno	Fr. 1.400.000,—
— circonvallazione di Someo	Fr. 952.000,—
— miglorie alla strada esistente	Fr. 1.500.000,—
<b>totale</b>	<b>Fr. 3.852.000,—</b>

*Art. 6.* — I crediti di cui agli art. 1 e 5 saranno iscritti nella parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

*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 ne fissa la data dell'entrata in vigore.

*Allegato*

## CONVENZIONE

tra

la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino da una parte,  
e le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART),  
dall'altra,

visto l'articolo 57 della legge sulle ferrovie del 20 dicembre 1957, è conclusa la seguente convenzione per il finanziamento di un servizio sostitutivo della ferrovia in Valle Maggia :

Art. 1.

### PRESTAZIONI DELLA CONFEDERAZIONE E DEL CANTONE TICINO

Per il finanziamento del programma di costruzione menzionato nell'art. 2 la Confederazione e il Cantone Ticino corrispondono i seguenti contributi :

	<i>Contro il rilascio di azioni prioritarie</i>	<i>Prestito</i>	<i>A fondo perso</i>	<i>In tutto</i>
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Confederazione	1.300.000,—	1.370.000,—	200.000,—	2.870.000,—
Cantone Ticino	700.000,—	630.000,—	100.000,—	1.430.000,—
	<u>2.000.000,—</u>	<u>2.000.000,—</u>	<u>300.000,—</u>	<u>4.300.000,—</u>

<sup>2</sup> Al Cantone Ticino è lasciata facoltà di esigere la partecipazione totale o parziale dei Comuni alla copertura del suo contributo.

#### Art. 2.

#### DESTINAZIONE DEI MEZZI

<sup>1</sup> Le prestazioni della Confederazione e del Cantone Ticino devono essere usate per la copertura delle spese derivanti dai seguenti lavori, costruzioni ed acquisti :

	Fr.
<b>1. Acquisto di terreni e costruzioni</b>	
S. Antonio, acquisto del terreno (quota Vallemaggia, 2/3 di Fr. 900.000,—)	600.000,—
Costruzione di una nuova rimessa a S. Antonio	960.000,—
Nuovo fabbricato viaggiatori a Cevio	100.000,—
Bignasco, demolizione dei fabbricati attuali	80.000,—
Nuovo fabbricato viaggiatori e rimessa con cisterna per carburanti	910.000,—
Istallazioni tecniche	15.000,—
Creazione di fermate e di piazzali	150.000,—
<b>2. Veicoli</b>	
5 torpedoni di grande capienza, tipo 5 DUP-A a Fr. 221.000,—	1.105.000,—
3 rimorchi a un asse per bagagli a Fr. 9.000,—	27.000,—
2 autocarri della portata di 3,5 t. a Fr. 70.000,—	140.000,—
1 autotreno della portata di 15-18 t.	170.000,—
1 rimorchio per il trasporto di animali	25.000,—
1 Landrover, tipo 109	18.000,—
<b>Totale</b>	<u>4.300.000,—</u>

<sup>2</sup> L'Ufficio federale dei trasporti può autorizzare deroghe al presente programma, purchè debitamente motivate. Eventuali maggior costi dovuti al rincaro sono a carico della Società FART.

#### Art. 3.

#### OPERE DA FINANZIARE DALLE FART

Le seguenti opere devono essere finanziate dalle FART con mezzi propri :

<b>1. Lavori di sistemazione nelle adiacenze della rimessa a S. Antonio (accessi, piazzale con pavimentazione dura e fognatura)</b>	Fr. 200.000,—
<b>2. Lavori di sistemazione attorno al fabbricato viaggiatori e alla rimessa a Bignasco (accessi, piazzale con pavimentazione dura e fognatura)</b>	200.000,—
<b>Totale</b>	<u>400.000,—</u>

#### Art. 4.

#### PAGAMENTO

<sup>1</sup> Dopo che la presente convenzione sarà stata firmata dalle parti, il capitale azioni prioritario di Fr. 2.000.000,— sarà versato su un conto capitali (conto bloccato), aperto a favore delle FART presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino in Locarno.

<sup>2</sup> Una volta esauriti questi mezzi sarà versato sul conto bloccato presso la citata banca, con il progredire dei lavori e alla scadenza delle fatture per ordinazioni e acquisti, il prestito di Fr. 2.000.000,— e dopo l'impiego di quest'ultimo il contributo a fondo perso di Fr. 300.000,—. Le richieste dei mezzi necessari da mettere a disposizione sul conto bloccato devono coprire ogni volta il fabbisogno di un anno; esse vanno inoltrate dalle FART 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 in Locarno vengono liberati in base agli elenchi di pagamento che devono essere rimessi in doppio, con i relativi giustificativi originali, all'Ufficio federale dei trasporti. Il doppio dell'elenco firmato da quest'Ufficio ha valore di autorizzazione al pagamento per la citata Banca.

#### Art. 6.

#### CAPITALE AZIONARIO

Il capitale azionario è aumentato secondo l'art. 1 di Fr. 2.000.000,— mediante emissione di 20.000 azioni prioritarie da Fr. 100,— cadauna. Ogni azione dà diritto ad un voto. Per le nuove azioni prioritarie si possono rilasciare dei titoli collettivi.

#### Art. 7.

#### TASSA FEDERALE DI BOLLO

La riscossione della tassa federale di bollo sul nuovo capitale azionario costituito secondo l'art. 1 di questa convenzione è differita in base al decreto del Consiglio federale del 10 maggio 1960 fino all'entrata in vigore della legislazione federale riveduta in materia di imposta sul bollo.

#### Art. 8.

#### CONDIZIONI DEL PRESTITO

<sup>1</sup> Il prestito secondo l'art. 1 è parificato al prestito accordato nell'anno 1960 alle FART dalla Confederazione e dal Cantone Ticino in base all'art. 56 LFF. Per contro il nuovo prestito non viene iscritto nel libro dei pegni ferroviari.

<sup>2</sup> Il prestito secondo l'art. 1 è soggetto a un interesse e a un ammortamento del 4 %, pagabili entro la fine di ogni anno contabile, di cui 3 % come interesse e il resto come ammortamento (annualità di Fr. 80.000,—). Interesse e ammortamento sono variabili e non cumulativi.

<sup>3</sup> L'Ufficio federale dei trasporti fissa la scadenza sulla base del risultato del conto d'esercizio; esso decide in caso di dubbio, se una spesa dev'essere addebitata al conto profitti e perdite.

Art. 9.

ADATTAMENTO DELLO STATUTO

Gli statuti della Società FART devono essere adattati alla presente convenzione.

Art. 10.

CONDIZIONI SPECIALI

<sup>1</sup> Il Cantone Ticino si impegna ad assestare la strada da Pontebrolla a Bignasco in modo da permettere una circolazione fluida del mezzo di trasporto pubblico. La FART mette gratuitamente a disposizione del Cantone il sedime ferroviario occorrente per l'allargamento della strada.

<sup>2</sup> Per l'introduzione del servizio di trasporto su strada in sostituzione della ferrovia devono essere tenuti dei conti costruzioni, d'ammortamento e d'esercizio separati.

Art. 11.

CONTROLLO DA PARTE DELL'AUTORITA' DI VIGILANZA

<sup>1</sup> La Società è obbligata a tenere a disposizione dell'Ufficio federale dei trasporti, in ogni tempo, la contabilità e a fornire ragguagli sulla situazione finanziaria dell'impresa.

<sup>2</sup> L'impresa deve presentare all'Ufficio federale dei trasporti ogni anno, al più tardi per l'inizio dell'anno contabile, un preventivo del conto costruzione e di quello d'esercizio.

<sup>3</sup> Essa deve prendere tutte le necessarie misure per lo svolgimento di un esercizio razionale ed economico e per l'incremento dei proventi.

1870

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...