

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente la pubblica utilità delle opere necessarie alla manutenzione
della strada dell'alpe Piora, nel Comune di Quinto

(del 17 marzo 1970)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con il presente messaggio ci pregiamo sottoporvi, per esame e decisione, il ricorso presentato dalle Ferrovie Federali Svizzere contro la decisione del 28 maggio 1968 dello scrivente Consiglio, che ha decretato di pubblica utilità le opere di manutenzione della strada dell'alpe Piora, in territorio del Comune di Quinto.

Vi riassumiamo brevemente le pratiche intercorse per la costituzione di un Consorzio fra gli interessati alla manutenzione di questa strada, di proprietà della Corporazione dei Boggesi di Piora e che venne costruita in tre tratte, in epoche diverse.

1. La prima tratta, dalla stazione superiore della funicolare sino all'albergo Ritom (ml. 1190), venne costruita dalle F.F.S., nell'ambito della concessione dello sfruttamento delle acque del Ritom, su istanza dei Boggesi di Piora e dei Patriziati di Valle e Fieud, i quali, pur mantenendo la proprietà del campo stradale si dichiararono disposti a versare un contributo di Fr. 25.000,— ed a concedere alle F.F.S. il diritto di usufruire della strada, senza risarcimento alcuno, per l'esercizio e la manutenzione dell'impianto del Ritom.

La manutenzione stradale viene assunta dalle FFS, sino alla fine dei lavori dell'impianto Ritom (1922) ed in seguito dai Patriziati.

Tuttavia, siccome lo stato di viabilità non soddisfaceva le FFS, l'accordo venne riveduto ed il 2 luglio 1932 fu convenuto che i Patriziati avrebbero versato, entro il 1. gennaio 1933, Fr. 4.000,— complessivi, dopo di che sarebbero stati svincolati dall'obbligo della manutenzione, che passava a carico delle FFS; queste ultime si obbligarono ad eseguire a proprie spese i lavori di riattazione della strada, mentre i Boggesi mettevano gratuitamente a disposizione il terreno necessario.

Questa convenzione vincola le FFS per tutta la durata della concessione del Ritom, ossia sino all'anno 2005.

Il secondo tratto, dalla diga del Ritom all'alpe di Piora, fu eseguito nel 1952/1954 dalle FFS, a titolo di controprestazione per i danni derivanti all'economia alpestre a dipendenza del rialzamento del bacino del Ritom; il terzo tronco fu eseguito nel 1954, nell'ambito della bonifica alpestre dell'alpe Piora e collega l'alpe con il corte di Carrorescio.

2. Nel 1964 la Corporazione dei Boggesi di Piora inoltrava un'istanza intesa a promuovere la costituzione di un Consorzio per la manutenzione della strada, dalla stazione superiore della funicolare fino al corte Carrorescio, motivata dal fatto che, con l'apertura del collegamento stradale Altanca - stazione funicolare, costruito da un Consorzio, la strada alpestre, che sopporta ormai d'estate un forte traffico automobilistico, è divenuta d'interesse generale ed appare equo far partecipare alle spese di manutenzione i diversi enti interessati.
3. Aderendo a tale richiesta, lo scrivente Consiglio di Stato, con risoluzione dell'11 novembre 1966, approvava gli atti presentati e dichiarava la pubblica uti-

lità delle opere necessarie alla manutenzione della strada in parola ordinando la costituzione del relativo Consorzio.

Il piano di finanziamento dei lavori prevede una spesa annua di Fr. 10.000,—, così ripartita fra gli interessati :

Ferrovie Federali Svizzere	45 %
Comune di Quinto	22 %
Corporazione Boggesi Piora	13 %
Patriziato Valle e Fieud	2 %
Società Elettrica Sopracenerina	1 %
S.A.T. - Capanna Cadagno	2 %
Direzione Telefoni	1 %
Dipartimento militare federale	14 %

La rilevante partecipazione delle FFS viene giustificata dal fatto che, includendo nel Consorzio anche il primo tratto della strada, esse sono sgravate dalla manutenzione per i 35 anni, da oggi fino al 2005, epoca della scadenza della concessione.

Inoltre, anche per il resto della strada, le FFS hanno in passato versato degli importi per mantenere la viabilità. Così, per esempio, nel 1968, per la tratta Piora - Carrorescio, hanno contribuito alla spesa, ammontante a Fr. 4.500,—, nella misura del 50 %, ossia Fr. 2.250,—.

- In sede di esposizione pubblica degli atti, furono presentati 6 ricorsi : 5 contro l'ammontare dei contributi ed uno, in data 21 dicembre 1966, delle FFS, con il quale chiedevano in via principale che fosse negata la pubblica utilità ed in via subordinata che fosse ridotto il contributo esposto a loro carico.
- Con risoluzione 28 maggio 1968, questo Consiglio decideva i ricorsi contro il piano di finanziamento e, basandosi sui disposti dell'art. 3 della legge d'espropriazione, respingeva pure il ricorso delle FFS contro la pubblica utilità. Tale articolo recita infatti :
« La pubblica utilità è dichiarata dal Consiglio di Stato, con facoltà di ricorso al Gran Consiglio. E' di competenza inappellabile del Consiglio di Stato la dichiarazione di pubblica utilità per opere dei Comuni, Patriziati, Consorzi ed altri enti di diritto pubblico, in cui la spesa prevista non superi i Fr. 30.000,— ». Interpretando questa norma, lo scrivente Consiglio di Stato ha ritenuto di potersi avocare la competenza di decidere circa la pubblica utilità, ragione per cui il gravame delle FFS è stato respinto.
- Contro la decisione governativa sono insorte il 21 giugno 1968 le FFS, con un ricorso al Tribunale cantonale amministrativo, in cui si chiede :

« in via principale la revoca della risoluzione querelata, per inesistenza di pubblica utilità ;

— in via subordinata la modificazione della risoluzione, con riduzione del contributo ».

Il Tribunale cantonale amministrativo, dopo un esame preliminare degli atti, sottoponeva, in data 20 gennaio 1969, a codesto Gran Consiglio la questione a sapere :

- se esso si ritiene competente a ricevere il ricorso, per quanto riferito alla pubblica utilità ;
- se, per contro, ritiene definitiva la decisione del Consiglio di Stato, circa la dichiarazione della pubblica utilità.

Nella seduta del 23 giugno 1969, accogliendo le conclusioni del rapporto 28

maggio 1969 della Commissione speciale per i confini giurisdizionali e per i ricorsi in materia di pubblica utilità, vi siete dichiarati competenti a decidere sul ricorso delle FFS.

Il Tribunale cantonale amministrativo, tenuto conto che, pregiudiziale alle decisioni sulle altre opposizioni — comprese quelle sui contributi — è la dichiarazione della pubblica utilità, con sentenza 25 luglio 1969 ha deciso :

«1. Nella misura in cui contesta la pubblica utilità, il ricorso 21 giugno 1968 è dichiarato irricevibile.

§ Gli atti sono trasmessi al Gran Consiglio perchè pronunci il suo giudizio.

2. Nella misura in cui chiede, in via subordinata, la riduzione del contributo, la decisione sul ricorso è sospesa in attesa del giudizio del Gran Consiglio. Il Gran Consiglio notificherà a questo Tribunale la sua decisione ».

Nei loro ricorsi le FFS sostengono :

a) che la pubblica utilità non può essere ammessa perchè il tronco di strada dalla stazione superiore della funicolare fino alla diga di sbarramento del Ritom è privata e, come tale, vietata al transito pubblico con autoveicoli. Secondo la convenzione stabilita con il Patriziato di Altanca e la Corporazione dei Boggesi di Piora, nessun altro ente o privato, all'infuori delle parti contraenti, vanta un diritto di passo su detto tronco stradale.

b) A prescindere dalla situazione di diritto, la pubblica utilità non può essere ritenuta, per ragioni di merito.

Infatti le strade in oggetto sono state costruite con criteri tecnici molto semplici e sono inadeguate a sostenere un intenso traffico motorizzato. Questo vale soprattutto per il tronco dalla diga di sbarramento sino all'alpe Piora ; per aprire queste strade al traffico pubblico occorrerebbero importanti opere di consolidamento e di potenziamento, come pure la creazione di piazzette di scambio.

Il traffico automobilistico costituirebbe inoltre una molestia per i turisti a piedi.

Se la strada venisse aperta a libero traffico, le FFS si riserverebbero il diritto di chiedere il pieno risarcimento di eventuali danni ai loro impianti.

c) In conclusione, non possedendo la strada i requisiti del libero transito e potendo servire soltanto per quello delle FFS e dei Patriziati, le opere di manutenzione non possono essere considerate di pubblica utilità.

d) Prescindendo dalla questione della pubblica utilità, le FFS insorgono contro l'aliquota del 45 % loro imposta, asserendo che la stessa è assolutamente sproporzionata alla loro utilizzazione e chiedono che venga fissata in proporzione ai rispettivi vantaggi, a sensi dell'art. 741 del CCS e venga stabilita nella misura massima attuale di Fr. 3.500,—.

Sulla presa di posizione delle FFS, osserviamo a nostra volta quanto segue :

E' ovvio che, con la costruzione del collegamento stradale Altanca - stazione superiore della funicolare, anche le tratte stradali superiori preesistenti sono state aperte al traffico automobilistico.

Queste tratte vedevano già prima un intenso traffico pedonale durante la buona stagione ; i primi due tronchi, dalla funicolare fino al Ritom, hanno poi visto un forte e pesante traffico camionale durante i lavori di sistemazione dell'impianto idroelettrico.

La tesi sostenuta dalle FFS è perlomeno singolare; la convenzione del 1917 non prevede che la strada è privata, usufruibile cioè soltanto dalle FFS e dagli enti patriziali.

L'asserzione poi che la strada non potrebbe sopportare il traffico automobilistico, dopo aver sopportato quello dei pesanti trasporti durante la costruzione degli impianti delle FFS, è contraria alla realtà, come lo prova il fatto che la strada ha retto bene al traffico negli ultimi anni, ossia da quando è stato aperto al traffico il tratto da Altanca alla stazione superiore della funicolare.

Notiamo ancora che tutte le strade, e sono decine di chilometri, costruite per gli impianti idroelettrici di Maggia, Blenio, Verzasca, ecc. sono state aperte al traffico normale.

Sembra anzi che le FFS sono preoccupate soprattutto dei maggiori costi di manutenzione che ne potrebbero derivare.

Se è vero che l'aumentato traffico causerà maggiori spese di manutenzione, è anche vero che il Comune è stato chiamato a contribuire nel Consorzio, con una partecipazione del 22 %.

Appare pertanto evidente che non può essere negata la pubblica utilità per la costante e buona manutenzione di questa arteria stradale, la quale ha ormai assunto carattere d'interesse generale, per gli indubbi vantaggi agricoli e turistici che essa procura a tutta la regione montana.

A maggior ragione le FFS non possono contestare la dichiarazione di pubblica utilità, in quanto, oltre ai normali vantaggi di carattere generale, esse beneficiano anche di indubbi profitti diretti.

Infatti, con la creazione del Consorzio di manutenzione, le FFS vengono sgravate dall'onere di manutenzione del tratto fino all'albergo Ritom, che, in base alla precipitata convenzione, sarebbe completamente a loro carico fino all'anno 2005.

D'altra parte le FFS hanno un chiaro interesse a tutta la strada alpestre, che viene regolarmente utilizzata per i normali lavori di mantenimento dei loro impianti; esse posseggono delle prese d'acqua al Ritom, alla Garegna ed a Unteralpreuss, mentre che al Passo dell'Uomo hanno una captazione del Reno di Cadlimo, con la quale l'acqua viene immessa nella Morinascia.

La percentuale di contributo esposto a loro carico nel piano di finanziamento appare peraltro proporzionata al valore degli impianti esistenti nella zona servita dalla strada ed ai vantaggi loro derivanti dalla costituzione del nuovo Consorzio.

Vi invitiamo pertanto a voler approvare l'annesso disegno di decreto legislativo, che respinge il ricorso presentato dalle Ferrovie Federali Svizzere contro la decisione che dichiara la pubblica utilità delle opere necessarie alla manutenzione della strada dell'alpe Piora a Quinto.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :
F. Ghisletta

p. o. Il Cancelliere :
A. Crivelli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la pubblica utilità delle opere di manutenzione
della strada dell'alpe Piora, nel Comune di Quinto

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 17 marzo 1970 n. 1638 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — I lavori necessari per la manutenzione della strada Stazione superiore funicolare Ritom - diga sbarramento - alpe Piora - corte Carrorescio, sono dichiarati di pubblica utilità.

Art. 2. — Il ricorso interposto il 21 giugno 1968 dalle Ferrovie Federali Svizzere, contro la risoluzione 28 maggio 1968 (n. 3558) del Consiglio di Stato, che dichiarava la pubblica utilità delle opere di manutenzione della strada citata, è respinto.

Art. 3. — Il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.
