

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio  
concernente la fusione delle società delle ferrovie Lugano-Tesserete  
e Lugano-Cadro-Dino e la loro sostituzione con un autoservizio regolare

(del 12 luglio 1973)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

Il problema sul quale vi chiediamo di pronunciarvi occupa l'autorità cantonale da oltre un decennio. Infatti risale al 1960 il rapporto dell'ing. Remy al Consiglio di Stato sui servizi pubblici nella valle del Cassarate. Per le ragioni che andremo esponendo però soltanto ora siamo in grado di sottoporvi il progetto di decreto legislativo.

Va rilevato subito che, a differenza di quanto avvenuto per la trasformazione del servizio, da ferroviario in automobilistico, in Valle Maggia e più recentemente in Valle di Blenio, il vostro esame avviene quando già da alcuni anni l'esercizio ferroviario è cessato e l'autoservizio è in funzione dal 1967 sulla linea Lugano-Tesserete e dal 1970 sulla linea Lugano-Cadro-Dino. Le due ferrovie dipartendosi entrambe da Lugano, dal piazzale della stazione FFS la LT e dal lungolago la LCD, avevano la stazione terminale a Tesserete, rispettivamente a Dino.

A queste due stazioni fanno capo le linee autopostali che servono la Valcolla e più precisamente:

1. Tesserete-Bogno-via Maglio di Colla
2. Tesserete-Bidogno-Bogno
3. Tesserete-Bidogno-Bogno-Maglio-Sonvico
4. Tesserete-Gola di Lago
5. Tesserete-Taverne Torricella
6. Tesserete-Sala-Vaglio-Ponte-Vezia-Lugano

Le due linee ferroviarie hanno certamente favorito i traffici fra le regioni periferiche con il naturale centro economico di Lugano. Con l'evoluzione nel settore dei trasporti hanno però sempre più perso la loro capacità di concorrenza. Costituivano inoltre un ostacolo alla sistemazione della rete viaria sulle due sponde del Cassarate, sia perchè i binari correvano per lunghi tratti a fianco della cantonale sia perchè in certi punti obbligati, ad esempio a Cadro, il sedime occupato dalle ferrovie era l'unico che si prestasse per la correzione stradale.

### CENNI STORICI SULLE DUE FERROVIE

#### *a) Sulla Ferrovia elettrica Lugano-Tesserete*

Agli inizi del secolo era diffuso in Capriasca e Valcolla il desiderio di veder attuato un progetto di cui si parlava da anni e che riassumeva tante speranze: la realizzazione di una ferrovia da Tesserete a Lugano.

A questo scopo il 7 agosto 1904 si riunirono nel palazzo municipale di Tesserete i rappresentanti di una trentina di Comuni che eleggevano quali membri di un Comitato promotore: l'ing. Francesco Balli, sindaco di Locarno, ardente propugnatore della costruzione di ferrovie; Elvezio Battaglini, che

aveva ottenuto una concessione federale sin dal 1897; il sindaco di Tesserete, Buzzi, il dir. Gascard, della Società Bancaria Ticinese in Lugano; il prof. Francesco Gianini, Stefano Moresi, il dr. Romeo Nosedà, il dr. Giovanni Polar e Venerio Quadri.

Nell'estate 1905 questo comitato riuscì a far sottoscrivere nella Capriasca e nella Valcolla, l'intera somma occorrente al finanziamento.

In data 16 settembre 1905 i fratelli Battaglini cedettero al sopraccitato comitato la concessione ottenuta nel 1897.

Il 17 settembre si svolse l'assemblea costitutiva della Società «per la Tramvia elettrica Lugano-Tesserete» (poi modificata, nel 1908, in Società per la ferrovia elettrica Lugano-Tesserete) e venne eletto il primo Consiglio d'amministrazione, composto dai signori:

avv. Antonio Battaglini, dr. Romeo Nosedà, Venerio Quadri, ing. Francesco Balli, ing. Emilio Maraini, prof. Francesco Borrini, avv. Severino Antonini, ing. Francesco Giannini, ing. Giovanni Galli, Battista Camozzi. Primo presidente venne designato l'avv. Antonio Battaglini, vice-presidente il dr. Romeo Nosedà e segretario l'avv. Severino Antonini.

Nel luglio del 1906, sulla base della legge cantonale 24 gennaio 1902 sul sussidiamento delle ferrovie regionali o secondarie, vennero accordati alla nuova Società Fr. 284.000,— di sussidi cantonali, nella misura del 30 % del preventivo, salito dagli iniziali Fr. 600.000,— a Fr. 946.000,—.

L'approvazione da parte del Consiglio federale del progetto generale, allestito dall'ing. Ferdinando Gianella, seguì in data 14 febbraio 1907. I lavori di costruzione vennero avviati nell'autunno del 1907, deliberati alla ditta Andreani, Maspoli & Ci. Direttori dei lavori furono i signori ing. Sona e Magoria. Nell'estate 1908 ci fu una nuova emissione di azioni, sicchè il capitale venne ad ammontare a Fr. 600.000,—, suddiviso in 1200 azioni da Fr. 500,— cadauna. Inoltre, il 9 novembre 1908, il Consiglio d'amministrazione sollecitò una nuova concessione federale che venne accordata in data 25 giugno 1909 per la durata di 80 anni.

L'inaugurazione della ferrovia Lugano-Tesserete avvenne ufficialmente il giorno 25 luglio 1909 e fu un avvenimento memorabile per la popolazione della Capriasca e della Valcolla, la ferrovia ponendosi come validissimo strumento dello sviluppo turistico e dell'incremento degli scambi commerciali regionali.

L'apertura della linea all'esercizio avvenne il 28 luglio 1909.

#### *Dati tecnici:*

- lunghezza d'esercizio: km 7,829;
- altezza s/m: Lugano m 335 - Tesserete m 517;
- pendenza massima: 65 %;
- alimentazione elettrica: corrente continua 1000 Volt, fornita dalla «Verzasca» e trasformata a Tesserete a cura della Società, la quale si occupava pure della distribuzione ai Comuni della Capriasca;
- principali manufatti: galleria di Vira, m 68 - 4 ponti in ferro da m 15 di luce e 12 ponti in muratura;
- fabbricati: rimessa-officina, stazione e uffici, magazzino-merci a Tesserete; stazione a Lugano; 5 fermate con piccole stazioni in legno e muratura;
- parco originario del materiale rotabile: 3 automotrici a 4 assi, per viaggiatori e bagaglio, 2 rimorchi per viaggiatori, a 2 assi, tutti di costruzione Brown-Boveri e Schlieren. Inoltre 4 vagoni per il trasporto delle merci e del bestiame (2 aperti e 2 chiusi);
- prestazioni di traffico: in origine 9 coppie di corse giornaliere tra Tesserete e Lugano e viceversa. Ridotte in seguito sino ad un minimo di 6.

coppie di treni, portate quindi ad un massimo di 12/13 coppie al momento della chiusura.

Le spese di costruzione ammontarono a fine 1913 a Fr. 1.313.263,89. Il capitale sociale di Fr. 934.000,— fu suddiviso in

1000 azioni di I. grado Ia em. da Fr. 500,—	Fr. 500.000,—
200 azioni di I. grado IIa em. 1908	Fr. 100.000,—
568 azioni di II. grado Ia part. statale	Fr. 284.000,—
100 azioni di II. grado IIa part. statale	Fr. 50.000,—

Vennero inoltre emessi i seguenti prestiti obbligazionari:

nel 1909	I. emissione	Fr. 250.000,—	al 4 ¼ %
nel 1912/13	II. emissione	Fr. 215.000,—	al 4 ½ %

Sin dall'inizio la situazione del traffico e finanziaria dell'azienda fu abbastanza buona. Il conto perdite e profitti del primo anno completo d'esercizio chiuse con un saldo attivo di Fr. 16.879,29 (furono trasportati 155.171 viaggiatori). Negli anni 1911 e 1912 fu persino possibile versare agli azionisti un modesto dividendo dell'1,5 %.

Nel frattempo, in data 13 novembre 1911, venne accordata alla Società, da parte dello Stato del Cantone Ticino, una partecipazione complementare di Fr. 50.000,— alle spese di costruzione della ferrovia.

Una proposta, nata in seno al Consiglio della società Lugano-Tesserete e tendente ad un accordo con la società Ferrovie Luganesi allo scopo di conseguire una fusione di taluni rami del servizio (e quindi una razionalizzazione), non poté essere attuata. Nel 1911 venne però stipulata una convenzione con le Ferrovie Luganesi mediante la quale la società Lugano-Tesserete eseguiva il trasporto delle merci tra la piazza di scarico delle FFS e la stazione di Lugano FLP. Allo scopo venne eseguito un allacciamento delle due linee utilizzando una tratta delle tramvie luganesi.

Gli anni della prima guerra mondiale furono difficili, ma superati senza troppi danni. Da rilevare però la perdita avuta al capitolo titoli dovuta al fallimento del Credito Ticinese nell'anno 1914. Sul credito di Fr. 22.635,92 pertocò alla LT una quota di Fr. 9.072,29, con una perdita quindi di franchi 13.563,63.

Finita la guerra la situazione migliorò. Nel 1925, in seguito all'incremento degli introiti fu possibile procedere ad un primo ammortamento di franchi 30.000,— sul prestito ipotecario in obbligazioni, ammortamento che proseguì poi regolarmente negli anni seguenti, e fu portato a termine nel 1942.

Nel 1928 si segnalano due fatti importanti: la cessione al Comune di Mas-sagno degli impianti dell'azienda elettrica di distribuzione, prima, e la stipulazione di un contratto d'assicurazione cassa pensioni per il personale.

Gli anni della seconda guerra mondiale portarono a un nuovo aumento del traffico.

Nel 1945 si ebbero i seguenti risultati d'esercizio: viaggiatori 467.294, bagagli 325, animali capi 281, merci t. 2.235.

Introiti d'esercizio Fr. 246.342,29, spese Fr. 214.227,89, con una eccedenza degli introiti di Fr. 32.114,20. Dividendo agli azionisti: 2,9 %.

Durante questi anni parecchi furono i lavori e le realizzazioni: sottocentrale di Canobbio, acquisto e ammodernamento dei veicoli, sistemazioni e rinnovi alle stazioni di Lugano e Tesserete, ecc.

Nel 1951 si stipulò con la Confederazione ed il Cantone, in base alla legge federale 6 aprile 1939, una convenzione che accordò alla LT, su un programma di opere per oltre Fr. 900.000,—, un contributo a fondo perso di Fr. 120.000,—. Nell'estate del 1959 veniva festeggiato il 50.esimo di attività della ferrovia. Per l'occasione veniva data alle stampe la monografia di Mario Agliati « La sposina del 909 ».

Alla fine del 1964, per effetto della messa in opera di importanti e indispensabili lavori di manutenzione alla linea per la prima volta il conto profitti e perdite chiudeva con un saldo passivo di Fr. 46.620,31. La Confederazione ed il Cantone provvedevano alla copertura di questo disavanzo, concedendo un soccorso sotto forma di mutuo gratuito e registrato al passivo del bilancio della ferrovia (cfr. messaggio 2 agosto 1966 del Consiglio di Stato e decreto legislativo 17 ottobre 1966).

A partire dal 28 maggio 1967 il servizio ferroviario veniva sostituito con un servizio automobilistico provvisorio, assunto in modo autonomo dalla Società mediante noleggio dei necessari torpedoni, conformemente alla decisione assembleare del 13 maggio 1967.

b) *Sulla Ferrovia elettrica Lugano - Cadro - Dino*

Sulla base di una concessione rilasciata in data 20 giugno 1908 (modificata il 1. novembre 1910) ad un Comitato d'iniziativa presieduto dal dr. Giovanni Reali, per una durata di anni 80, si costituì il 29 dicembre 1908 la Società per la ferrovia elettrica Lugano - Cadro - Dino (Sonvico) con sede a Lugano. Il primo Consiglio d'amministrazione fu composto dai signori Giuseppe Bernasconi, avv. Angelo Conti, ing. Pietro Ferrazzini, Angelo Ghirlanda di Rainero, dir. Carlo Pernsch, Emilio Rava, dr. Giovanni Reali, avv. Adolfo Riva, dr. Francesco Vassalli. Primo presidente venne designato il dr. Giovanni Reali, segretario il dr. Francesco Vassalli.

Capitale sociale: Fr. 800.000,— suddiviso in

2000 azioni al portatore di I. grado, da Fr. 250,— cad.

1200 azioni al portatore di II. grado, da Fr. 250,— cad.

queste ultime rappresentanti la partecipazione dello Stato del Cantone Ticino al capitale della Società.

Venne inoltre emesso un prestito in obbligazioni dell'importo di Fr. 250.000,— al 4 ½ %.

Iniziati i lavori di sterro ai primi di gennaio del 1910, l'apertura all'esercizio poté avvenire il 2 gennaio 1911 per la tratta tramviaria Lugano - La Santa e il 27 giugno 1911 per l'intera linea Lugano - Dino. Le spese di costruzione ammontarono, a tutto il 1914, a Fr. 992.298,47.

*Dati tecnici :*

- lunghezza d'esercizio: km 7,890;
- altezza s/m: Lugano m 276 - Dino m 482;
- pendenza massima: 40 ‰;
- alimentazione elettrica: corrente continua 1000 Volt, fornita da OEC Lugano, centrale di Cornaredo;
- manufatti più importanti: gallerie di Viganello (m 96) e di Soragno (m 65), 3 ponti in ferro da m 26, 1 ponte a volta da m 10, 1 ponte in ferro da m 9;
- parco originario del materiale rotabile: 4 automotrici a 2 assi, per viaggiatori e bagagli (costruzione Alioth), 1 rimorchio-viaggiatori a 2 assi, 1 rimorchio-giardiniera a 2 assi, 1 vagonetto per merci a 2 assi (costruzione Schlieren);
- prestazioni di traffico: in origine 9 coppie di treni Lugano - Dino e viceversa, più 115 corse tramviarie Lugano - La Santa e viceversa (ogni 15 minuti). Ridotte in seguito a 6 coppie di treni Lugano - Dino ed a 90 corse tramviarie ogni 20 minuti. Alla chiusura: 12/13 coppie di treni Lugano - Dino e viceversa.

Sin dall'inizio la situazione finanziaria dell'azienda fu difficile causa la grande difficoltà di collocare non solo le obbligazioni LCD al 4,1/2 %, ma anche le

obbligazioni del prestito ferroviario cantonale al 3,1/2 % ricevute in pagamento del sussidio per la costruzione, di Fr. 300.000,—, da parte del Cantone.

Durante il primo anno intero d'esercizio, il 1912, l'eccedenza degli introiti fu di Fr. 13.554,31. Il versamento al fondo di rinnovamento (ammortamento degli impianti) di Fr. 3.000,— e l'eccedenza degli interessi passivi su quelli attivi (Fr. 14.823,16) ridussero il saldo attivo a Fr. 667,83.

Nel 1913 si registrò una eccedenza di introiti di Fr. 15.393,94, insufficiente a coprire l'onere per interessi passivi (obbligazioni e anticipi della Banca della Svizzera Italiana), donde il primo saldo passivo di Fr. 297,03.

Nel 1914 lo scoppio della prima guerra mondiale influi negativamente sull'esercizio ed il saldo passivo salì a Fr. 5.958,23.

Si impose quindi, nel corso del 1915, un primo provvedimento di risanamento finanziario: la riduzione del capitale-azioni nella misura del 30 %, da franchi 800.000,— a Fr. 560.000,— (3200 azioni da Fr. 175,—). La differenza risultante di Fr. 240.000,— permise, oltre alla copertura del saldo passivo, l'ammortamento della perdita subita sulle obbligazioni del prestito ferroviario cantonale.

Nel 1916 si ebbe l'emissione di un secondo prestito in obbligazioni, di secondo grado, dell'importo di Fr. 135.000,— al 5%, che purtroppo non trovò acquirenti. Gli anni che seguirono, pur registrando risultati abbastanza favorevoli in conto esercizio, videro continui tentativi per raddrizzare la situazione finanziaria della società: aumenti delle tariffe, riduzione delle prestazioni d'orario, compressione delle spese, istanza ai Comuni interessati per aiuto nella copertura delle spese.

Alla fine del 1933, dopo una serie di risultati favorevoli (1927, 1928, 1929), seguita da una serie nera, il passivo raggiunse i Fr. 103.219,52 ed il totale dei debiti correnti i Fr. 239.696,95.

Vennero allora condotte nuove indispensabili pratiche per la sistemazione finanziaria della società, che trovarono conclusione con un decreto del Tribunale federale in data 24 gennaio 1935. Tra altri provvedimenti furono concessi alla LCD la riduzione del 50 % del valore nominale delle azioni di II. grado, l'introduzione di un interesse variabile secondo i risultati dell'esercizio per le obbligazioni dei due prestiti e la sospensione per un periodo di 5 anni dell'ammortamento dei due prestiti in obbligazioni.

Durante i 5 anni di moratoria non vennero pagati interessi sui prestiti obbligazionari. Potè però essere finanziata l'esecuzione del cambiamento del binario da Lugano a Viganello - scuole con una spesa totale di Fr. 94.286,45.

Per consolidare i benefici effetti della scaduta moratoria, nel novembre 1939 la società, d'accordo i creditori, presentò istanza per nuovi provvedimenti di risanamento, presi dal Tribunale federale l'11 settembre 1940, e precisamente: il condono degli interessi non pagati, la conferma dell'interesse variabile sulle obbligazioni per un nuovo periodo di 10 anni, la sospensione dell'ammortamento dei due prestiti in obbligazioni pure per 10 anni.

Con grande comprensione la Banca della Svizzera Italiana non fece uso della facoltà riservatasi di chiedere, dopo 5 anni, il ripristino dei suoi diritti contrattuali, per cui la moratoria potè durare i previsti 10 anni.

A completamento dei provvedimenti qui sopra citati, il capitale-azioni venne nuovamente ridotto mediante svalutazione delle azioni di I. grado da franchi 175,— a Fr. 80,— e di quelle di II. grado da Fr. 87,50 a Fr. 40,—.

Durante gli anni della seconda guerra mondiale, anche a causa della quasi completa assenza di autoveicoli, il traffico dei viaggiatori aumentò fortemente. L'aumento degli introiti che lo seguì, anche se temperato da un altrettanto rilevante aumento delle spese, mise la società in grado di realizzare un certo assestamento tecnico. Non fu però possibile di accantonare grandi fondi.

Alla fine della moratoria, alla fine del 1949, la situazione finanziaria non era brillante. Il Consiglio d'amministrazione risolveva pertanto di presentare una terza domanda di moratoria accolta dai creditori nel gennaio 1951 e omologata

dal Tribunale federale il 22 febbraio 1951, che confermava per un nuovo periodo di 10 anni l'interesse variabile e la sospensione dell'ammortamento dei prestiti in obbligazioni.

Nel frattempo entrava nella fase conclusiva la pratica per la concessione, da parte della Confederazione e del Cantone, di un contributo a fondo perso per il miglioramento degli impianti, dell'importo di Fr. 150.000,—.

Allo scadere della terza moratoria, a fine 1959, la situazione della società si presentava abbastanza equilibrata. Rimaneva tuttavia da risolvere il problema dei vecchi debiti, mai ammortizzati e sui quali, all'infuori dei periodi di moratoria, erano da pagare gravosi interessi che i risultati d'esercizio, per quanto positivi, non avrebbero permesso di versare.

Il Consiglio d'amministrazione decideva di presentare al Tribunale federale una domanda di concordato, accolta il 29 giugno 1962. Erano stipulati:

- la riduzione del valore nominale delle azioni di I. grado da Fr. 80,— a Fr. 40,—;
- il pagamento dei crediti della Banca della Svizzera Italiana mediante consegna di azioni privilegiate;
- l'annullamento del prestito ipotecario di II. grado;
- la riduzione dell'interesse sulle obbligazioni di I. ipoteca dal contrattuale 4 ½ % al 3 %.

Sino alla fine del 1964 i risultati d'esercizio erano buoni. Con il 1. gennaio 1965 il servizio tramviario Lugano - La Santa doveva essere ceduto all'Azienda del traffico della città di Lugano, per l'esercizio a mezzo torpedoni. Alla LCD veniva a mancare l'apporto di un servizio diventato, negli ultimi anni, fortemente attivo. Il disavanzo del conto d'esercizio, a fine 1965, ammontava a Fr. 58.050,—. Anche qui intervenivano Confederazione e Cantone per la copertura del disavanzo di esercizio (cfr. messaggio 21 marzo 1967 del Consiglio di Stato e decreto legislativo 19 giugno 1967).

L'esercizio ferroviario cessava sulla linea Lugano - Cadro - Dino il 30 maggio 1970.

## LA TRASFORMAZIONE DELLE DUE FERROVIE

Il primo accenno alla trasformazione della ferrovia Lugano - Cadro - Dino apparve nel rapporto che l'ing. X. Rémy rassegnò al Consiglio di Stato del Canton Ticino il 2 settembre 1960, allorché si stava trattando l'arretramento della fermata terminale di Lugano. La conclusione fu tuttavia che, visto lo stato relativamente buono degli impianti e dei veicoli ferroviari, era conveniente continuare con l'azienda ferroviaria.

Dal 1962 il problema della trasformazione dell'esercizio occupò e preoccupò anche gli organi direttivi della Lugano - Tesserete. Con il consenso dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) venne dato incarico al dr. G. Dreyer di studiare il problema e presentare un rapporto dettagliato. Nel marzo 1963 tale rapporto era pronto. In esso erano suggeriti: la trasformazione della ferrovia Lugano - Tesserete in autolinea, la riorganizzazione dei servizi degli assuntori postali facenti capo a Tesserete, e da ultimo *l'istituzione di una linea circolare Lugano - Cureglia - Tesserete - Sonvico - Dino - Lugano.*

Avendo nel frattempo l'UFT fatto sapere che in nessun caso la Confederazione avrebbe sussidiato le spese di una sistemazione della ferrovia, l'amministrazione LT decideva di incaricare l'ing. F. Joss di approfondire la perizia Dreyer.

Nel settembre 1964 la perizia Joss era conclusa. Secondo il perito, la rinuncia all'esercizio ferroviario sulla linea Lugano - Tesserete era fondata su constatazioni oggettive e convincenti sotto ogni rapporto:

- ubicazione sfavorevole del binario nei pressi della stazione di Lugano; il risanamento di tale situazione avrebbe richiesto spese sproporzionate;

- curve strette, che non permettevano velocità sostenuta costante;
- due ponti da consolidare a fondo o da ricostruire;
- deposito da rinnovare, linea di contatto in gran parte da rifare, materiale rotabile da sostituire.

Egli proponeva pertanto la trasformazione di un servizio su strada, in via principale con filobus, mezzo ritenuto più idoneo dal profilo tecnico. Indicava quali condizioni per la soluzione dell'intero problema la fusione tra le due aziende ferroviarie Lugano-Tesserete e Lugano-Cadro-Dino e la realizzazione da parte del Cantone del Ponte di Spada.

Rilevava inoltre che per poter procedere all'introduzione del nuovo mezzo di trasporto erano necessarie diverse correzioni stradali sull'uno o sull'altro versante della valle del Cassarate.

Nel gennaio 1965 l'Ufficio federale dei trasporti informava che i suoi servizi tecnici avevano elaborato un rapporto sullo stato degli impianti e del materiale rotabile delle due ferrovie, come pure sui provvedimenti da prendere e gli acquisti da fare per il mantenimento del servizio ferroviario. Secondo tale rapporto le spese di rinnovamento ammontavano a Fr. 5.260.000,— per la LT ed a franchi 4.115.000,— per la LCD. Considerata questa situazione, appoggiava una sollecita sostituzione della ferrovia, secondo la proposta del perito, altrimenti le due ferrovie non avrebbero più potuto contare su sussidi nè per un risanamento tecnico, nè per la copertura di eventuali disavanzi d'esercizio. Il Dipartimento costruzioni si esprimeva nello stesso senso dell'autorità di vigilanza.

Il 15 marzo 1965 la LCD scriveva all'UFT dichiarandosi d'accordo di procedere alla trasformazione della ferrovia secondo quanto prospettato dallo stesso Ufficio e di realizzare la fusione con la Lugano-Tesserete.

Il 30 marzo 1965, a sua volta, la Lugano-Tesserete inviava istanza all'UFT postulando il sussidio per la trasformazione dell'esercizio a' sensi dell'art. 57 della legge federale sulle ferrovie (LFF).

La presa di posizione dell'amministrazione LCD veniva ratificata all'unanimità dagli azionisti riuniti in assemblea generale ordinaria il 31 luglio 1965.

In data 4 dicembre 1965 si radunava l'assemblea generale straordinaria degli azionisti LT. All'unanimità, veniva accettato il principio dell'introduzione di un servizio stradale in sostituzione della ferrovia. Invece erano espresse perplessità all'idea di una fusione con la Lugano-Cadro-Dino. L'assemblea autorizzava comunque la continuazione dell'esame del problema, compreso l'esame della possibilità di un servizio svolto dall'azienda in modo autonomo, e a tale scopo designava una commissione speciale.

Le resistenze in seno alla società Lugano-Tesserete provocavano il 25 febbraio 1966 una chiara presa di posizione dell'Ufficio federale dei trasporti con la quale si affermava che la Confederazione, quando è chiamata a concedere aiuti, può costringere le imprese di trasporto a prendere tutte quelle misure di carattere tecnico, organizzativo e giuridico che consentano di migliorare le loro situazioni, compresa la fusione con altre imprese.

In altre parole la Confederazione, e il Cantone si associava a questa presa di posizione, faceva chiaramente intendere alla società che la fusione fra LT e LCD era la premessa fondamentale per la partecipazione alle spese di trasformazione dell'esercizio.

Seguivano nella società Lugano-Tesserete le assemblee straordinarie del 25 febbraio e del 29 aprile 1967, durante le quali si discuteva senza giungere a precise conclusioni sui contatti avuti con le competenti Autorità federali, nonché sugli sviluppi del problema della trasformazione dell'esercizio. L'Ufficio federale dei trasporti aveva nel frattempo intimato l'ordine di sospensione dell'esercizio ferroviario con effetto a partire dal 28 maggio 1967, a causa dei cedimenti del Ponte Ganna. Infine una nuova assemblea generale degli azionisti, riunita il 13 maggio 1967, decideva di procedere alla sostituzione della ferrovia mediante l'assunzione in proprio di un servizio automobilistico provvisorio. Una minoranza avrebbe

voluto affidare il servizio alle PTT. In tale occasione veniva inoltre votato con 1233 voti contro 166 e 3 astenuti il principio della fusione con la LCD.

Nell'agosto 1967 veniva dato mandato alla Fiduciaria Generale S.A. di Berna per l'allestimento degli opportuni studi finanziari ed economici che dovevano servire da base per la stesura del contratto di fusione.

Il rapporto della Fiduciaria presentato nel 1968 esaminava le varie possibilità dal profilo giuridico per attuare la fusione (fusione con assunzione di una delle due società da parte dell'altra oppure scioglimento delle due società e successiva creazione di una nuova società) e i vari aspetti economici dell'operazione.

Nel frattempo erano andati maturando nuovi fatti in seno alla LT — in particolare per l'atteggiamento del Consiglio d'amministrazione che aveva licenziato il direttore e aveva manifestato volontà di combattere la fusione e di cedere il servizio alle PTT — che portavano alla convocazione di un'assemblea straordinaria il 14 febbraio 1968, convocata su richiesta di due azionisti rappresentanti un decimo del capitale sociale e per ordine della Pretura di Lugano.

L'ordine del giorno prevedeva due proposte di modifica degli statuti. La prima intendeva eliminare la limitazione del diritto di voto del rappresentante dello Stato, la seconda intendeva invece ridurre da 4/5 a 2/3 la maggioranza necessaria per cambiare lo scopo della società. Le due proposte pur ottenendo la maggioranza dei voti, non erano approvate poichè non raccoglievano la richiesta maggioranza dei 2/3 prevista dallo statuto.

Però l'assemblea, avendo il Consiglio d'amministrazione, cosciente di non essere più appoggiato dalla maggioranza, dato le dimissioni in blocco, procedeva alla nomina di un nuovo consiglio in cui entravano a far parte 2 rappresentanti dello Stato.

Subito il 27 febbraio 1968 si teneva una riunione a Lugano/Trevano, presente l'allora capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie on. Gnägi, nel corso della quale il Cantone e i rappresentanti delle due società ribadivano la loro ferma volontà di continuare, tramite la società fusa, l'esercizio del servizio di trasporto nella Valle del Cassarate.

Il nuovo Consiglio d'amministrazione continuava le trattative con la LCD per il perfezionamento del contratto di fusione.

Parallelamente proseguivano con l'Ufficio federale dei trasporti e il Cantone i colloqui per l'elaborazione della convenzione fra Confederazione, Stato e la costituenda nuova società.

Finalmente il 7 giugno 1969 i due Consigli di amministrazione potevano sottoporre ai rispettivi azionisti, riuniti separatamente in assemblee generali straordinarie, il contratto di fusione, basato sull'assunzione della LCD da parte della LT con nuova denominazione.

Mentre l'assemblea della LCD l'approvava con voto unanime (3222 voti) quella della LT dopo ampia e vivace discussione ratificava il documento con 737 voti favorevoli e 571 contrari. Gli oppositori alla fusione non si davano però per vinti e un gruppo di azionisti della LT proponeva presso la Pretura di Lugano Campagna un'azione di annullamento delle deliberazioni assembleari, sostenendo che i voti favorevoli espressi nell'assemblea del 7 giugno non avrebbero raggiunto il quorum richiesto dagli statuti. La domanda provvisoria presentata con la petizione, nell'intento di rendere inoperante la decisione di fusione, veniva respinta il 3 settembre 1969 dal Pretore di Lugano Campagna. Il ricorso alla Camera civile del Tribunale d'appello veniva pure respinto il 2 giugno 1970.

Il contratto di fusione veniva firmato in data 8 dicembre 1969, ma la pratica intesa ad iscriverlo a Registro di commercio si urtava ancora contro diversi ostacoli formali che richiedevano la convocazione di una nuova assemblea generale degli azionisti.

Finalmente il 2 settembre 1971 il contratto di fusione veniva iscritto a Registro di commercio, la società della ferrovia Lugano-Cadro-Dino veniva sciolta e cancellata, e la fusione tra le 2 società era definitiva.

Nasceva così la Società Autolinee regionali luganesi (ARL) con sede a Tesserete, con un capitale sociale di Fr. 705.000,— di cui Fr. 373.600,— (53 %) rappresentato dalle azioni della ex LT e Fr. 331.400,— (47 %) delle azioni della ex LCD. Lo Stato partecipa al capitale con 1010 azioni da Fr. 200,— per un totale di franchi 202.000,—. Gli altri enti pubblici, comuni e patriziati, hanno azioni per un totale di Fr. 55.300,—.

Con l'aumento del capitale previsto dalla convenzione la partecipazione dello Stato aumenterà di Fr. 50.000,— mentre la Confederazione entrerà a far parte della società con un capitale di Fr. 100.000,—.

Nel frattempo il 30 maggio 1970 la linea ferroviaria Lugano-Cadro-Dino era stata soppressa e pure sostituita da un servizio automobilistico. Il 1. luglio 1970 il Consiglio federale risolveva di dichiarare estinta, con effetto dal 31 maggio 1970, la concessione del 25 giugno 1909 della società della ferrovia Lugano - Tesserete e contemporaneamente rilasciava la concessione per il trasporto di persone con veicoli a motore.

Il 5 maggio 1972 il Consiglio federale dichiarava estinta anche la concessione ferroviaria Lugano - Cadro - Dino, rilasciata il 20 giugno 1906 e modificata il 1. novembre 1910, il 31 marzo 1917 e il 20 ottobre 1967, sostituendola con la concessione per il trasporto di persone con veicoli a motore.

### LA CONVENZIONE

Contemporaneamente, come si è visto, alle trattative fra le due società per la fusione, si svolgevano quelle per l'elaborazione della convenzione fra la Confederazione svizzera e il Cantone Ticino da una parte e la ARL dall'altra per il finanziamento del programma di costruzione e degli acquisti dei veicoli per il servizio sostitutivo dell'esercizio ferroviario sulle 2 linee Lugano - Tesserete e Lugano-Cadro-Dino.

Le trattative hanno portato alla conclusione della convenzione, perfezionata solo il 16 aprile 1973, che sottoponiamo alla vostra approvazione.

Il costo della trasformazione è stato valutato in Fr. 2.350.000,— così suddivisi :

1. <i>Sottostruttura</i>			
a) piazzale principale con i relativi piazzali di giro, nonchè pensiline intermedie con tettoia a Tesserete	200.000,—		
b) stazione terminale a Sonvico	<u>90.000,—</u>		290.000,—
2. <i>Fabbricati</i>			
Costruzione a Tesserete di una rimessa per autobus compreso nuovo magazzino per merci			500.000,—
3. <i>Serbatoio per il carburante (olio diesel) e installazioni fisse</i> destinate alla rimessa a Tesserete			
			150.000,—
4. <i>Veicoli stradali</i>			
5 torpedoni di grande capienza	850.000,—		
2 rimorchi a un asse per bagagli e posta	30.000,—		
1 autocarro munito di gru, portata 6 - 7 t.	100.000,—		
1 autocarro leggero, portata 3 t.	40.000,—		
2 torpedoni di grande capienza (ex FART)	330.000,—		
1 autovettura (furgoncino)	15.000,—		
1 vettura di servizio (tipo Jeep)	<u>5.000,—</u>		1.370.000,—
5. <i>Mobilio e attrezzi</i>			
Apparecchi per l'emissione dei biglietti			40.000,—
			<u>2.350.000,—</u>

La società prende a suo carico Fr. 350.000,— utilizzando il ricavo della vendita del materiale rotabile e degli impianti (binari, linea elettrica).

Il resto di Fr. 2.000.000,— conformemente all'art. 57 LFF è assunto da Confederazione e Cantone nella misura del 70 % rispettivamente del 30 % e più precisamente :

	<i>Partecipazione al capitale sociale</i>	<i>Prestito a fondo perso</i>	<i>Totale</i>	
Confederazione	100.000,—	950.000,—	350.000,—	1.400.000,—
Cantone Ticino	50.000,—	400.000,—	150.000,—	600.000,—
	<u>150.000,—</u>	<u>1.350.000,—</u>	<u>500.000,—</u>	<u>2.000.000,—</u>

Per queste prestazioni del Cantone si rinuncia a esigere una partecipazione dei Comuni, conformemente a quanto deciso dal Gran Consiglio trattando della soppressione delle ferrovie della Vallemaggia (DL 20 ottobre 1965) e della Valle di Blenio (DL 19 febbraio 1973).

Le spese di sistemazione della strada nonché della formazione degli spiazzi per le fermate sono finanziate dal Cantone, riservato naturalmente il diritto del Cantone di chiedere contributi comunali a' sensi della legge sulle strade cantonali. La società dal canto suo mette a disposizione, secondo la prassi instaurata con la soppressione della ferrovia della Valle Maggia, e confermata con la soppressione della ferrovia Biasca - Acquarossa, il terreno necessario per la costruzione e l'allargamento del campo stradale. La convenzione prevede pure sulla sponda sinistra il prolungamento del capolinea da Dino a Sonvico (con assorbimento della linea autopostale), servizio questo d'altronde già in funzione da quando si è proceduto alla trasformazione dell'esercizio ferroviario in automobilistico con notevole vantaggio per gli utenti di Sonvico.

Da segnalare inoltre l'adesione delle ARL al concetto di un piano generale di organizzazione dei trasporti pubblici regionali nella valle del Cassarate, comprendente le linee che partono da Tesserete e da Sonvico per la Valcolla, per Gola di Lago e per Tavernes, nonché le linee Tesserete-Cureglia-Lugano e Comano-Porza-Lugano.

E' da rilevare intanto, che, causa le difficoltà già menzionate, al funzionamento del servizio sostitutivo si è dovuto procedere all'inizio con mezzi limitati, in particolare usando autoveicoli d'occasione. Con la primavera 1972 vi è già stato un notevole miglioramento del servizio la società avendo potuto disporre di tre nuovi torpedoni.

Il cambiamento del mezzo di trasporto ha già determinato un aumento del numero degli utenti e degli introiti, come risulta dalle tabelle che seguono :

<i>Anni</i>	<b>LUGANO-TESSERETE</b>			<b>LUGANO-CADRO-DINO</b>			<b>TOTALI</b>		
	<i>Introiti d. trasp.</i>	<i>Aumen- to in Fr.</i>	<i>%</i>	<i>Introiti d. trasp.</i>	<i>Aumen- to in Fr.</i>	<i>%</i>	<i>Introiti d. trasp.</i>	<i>Aumen- to in Fr.</i>	<i>%</i>
1966	316.295	—1.927	—0,6	219.221	— 5.487	—2,4	535.516	—7.414	—1,4
1967*	336.522	20.227	6,4	224.404	5.183	2,4	560.926	25.410	4,7
1968	374.351	37.829	11,2	211.067	—13.337	—5,9	585.418	24.492	4,4
1969	425.252	50.901	13,6	242.062	30.995	14,7	667.314	81.896	14,0
1970*	459.923	34.671	8,2	282.679	40.617	16,8	742.602	75.288	11,3
1971	468.213	8.290	1,8	311.271	28.592	10,1	779.484	36.882	5,0
1972	548.355	80.142	17,1	360.159	48.888	15,7	908.514	129.030	16,5

Anni	LUGANO-TESSERETE			LUGANO-CADRO-DINO			TOTALI		
	No. viagg.	Aumento %		No. viagg.	Aumento %		No. viagg.	Aumento %	
1966	426.490	-25.281	-5,59	425.246	-49.918	-10,50	851.736	-75.199	-8,11
1967*	464.816	38.326	8,98	377.823	-47.423	-11,15	842.639	- 9.097	-1,06
1968	504.299	39.483	8,49	358.089	-19.734	- 5,22	862.388	19.749	2,34
1969	520.403	16.104	3,19	361.328	3.239	0,90	881.731	19.343	2,24
1970*	552.068	31.665	6,08	386.763	25.435	7,04	938.831	57.100	6,47
1971	580.136	28.068	5,08	400.314	13.551	3,50	980.450	41.619	4,43
1972	683.550	103.414	17,82	472.964	72.650	18,14	1.156.514	176.064	17,95

1966			1969		
1972	257.060	60,27	1972	111.636	30,89

\* = trasformazione dell'esercizio : LT maggio 1967  
LCD maggio 1970, con prolungamento fino a Sonvico.

Il conto perdite e profitti degli ultimi anni ha dato i seguenti risultati attivi :

1970	+ Fr. 18.222,30
1971	+ Fr. 5.315,88
1972	+ Fr. 69.250,72

La situazione dovrebbe ancora migliorare quando sarà completamente attuato il programma di trasformazione e quando le opere di sistemazione stradale saranno terminate. Un miglioramento si avrà già quando saranno terminati i lavori per la circonvallazione di Canobbio e la tratta Cornaredo - Ponte di Valle.

Con l'apertura al traffico di queste due arterie stradali potranno essere considerate varianti ai percorsi attuali che permetteranno a parte degli utenti di giungere direttamente al centro della città.

#### IL PROBLEMA STRADALE NELLA VALLE DEL CASSARATE

Lo svolgimento regolare del servizio automobilistico della nuova Società auto-linee regionali luganesi richiede l'esecuzione di diverse sistemazioni stradali lungo i tronchi Lugano-Tesserete e Lugano-Sonvico.

##### A. Sponda destra : Lugano-Tesserete

Per la sistemazione di questo tronco di strada il Gran Consiglio ha già stanziato i seguenti crediti :

1. Massagno-Trevano (Canobbio)	Fr. 310.000,—	dec. leg. 25.6.68
2. Trevano-Ponte Ganna	Fr. 720.000,—	dec. leg. 25.6.68
	Fr. 1.320.000,—	dec. leg. 29.5.72
3. Circonvallazione di Canobbio	Fr. 1.401.000,—	dec. leg. 25.6.68
4. Sottopasso a Lugaggia	Fr. 284.000,—	dec. leg. 25.6.68
<b>Totale</b>	<b>Fr. 4.035.000,—</b>	

La prima opera è da due anni ultimata, la seconda e la terza sono in esecuzione e saranno ultimate entro la fine del corrente anno, la quarta sarà eseguita prossimamente.

La scomparsa della ferrovia crea pure le premesse per la costruzione di un nuovo tronco Canobbio-Lugaggia, utilizzando l'ex sedime ferroviario, che passa gratuitamente in proprietà al Cantone. A tale scopo sarà allestito un progetto di massima, da pubblicare come piano regolatore delle strade cantonali. Con questa nuova strada si otterrà un tracciato più scorrevole, evitando così le diverse curve, strette e senza visuale, esistenti nella località Sureggio, che non possono essere allargate a causa della morfologia del terreno.

#### B. Sponda sinistra : Lugano-Sonvico

Per la sistemazione di questo tronco di strada sono stati stanziati dal Gran Consiglio i seguenti crediti :

1. Lugano (Piazza Castello) - Viganello (La Santa)	Fr. 700.000,—	dec. leg. 29.5.72
2. Cossio-Dino	Fr. 3.450.000,—	dec. leg. 29.5.72
3. Abitato di Dino	Fr. 1.410.000,—	dec. leg. 29.5.72
<b>Totale</b>	<b>Fr. 5.560.000,—</b>	

La prima opera è in esecuzione, la seconda sarà iniziata l'anno prossimo, seguirà la terza.

E' pure stato stanziato un credito di Fr. 1.840.000,— (dec. leg. 26 ottobre 1970) per la correzione della tratta Cornaredo - Ponte di Valle - Cossio. I lavori di sottostruttura sono già stati deliberati.

Per completare l'opera stradale Lugano-Sonvico, si dovrà pure costruire un nuovo tronco Viganello-Cossio della lunghezza di circa km 3,00, con una spesa presumibile, a oggi, di Fr. 7.500.000,—. Quest'opera potrà avere esecuzione solo dopo la conclusione degli altri lavori sopra citati.

Più tardi si dovrà passare alla realizzazione del collegamento diretto Dino-Tesserete, costruendo il ponte Spada, accogliendo così un vecchio postulato della Capriasca. L'opera di indubbio interesse per il promovimento economico della regione completerà l'anello del servizio automobilistico nella valle del Cassarate. Il costo odierno dell'opera può essere valutato in Fr. 6.500.000,— circa.

I progetti di massima sono già stati allestiti. Il collegamento con la strada esistente Lugano-Sonvico è già previsto nell'ambito del progetto per la correzione della strada nell'abitato di Dino e i terreni in territorio di Sonvico sono stati riservati nella procedura di raggruppamento terreni. Sull'altra sponda del Cassarate il ponte sbocca in territorio di Cagiallo.

Le richieste di credito verranno presentate con i periodici messaggi per la sistemazione della rete stradale cantonale. I tempi di attuazione dipenderanno evidentemente dall'evoluzione della situazione finanziaria e congiunturale.

#### CONCLUSIONI

Il Consiglio di Stato è convinto che la sostituzione delle ferrovie con un servizio automobilistico nella Valle del Cassarate sia stata vantaggiosa per la soluzione dei problemi regionali del traffico. La fusione delle due società rappresenta un passo importante nell'opera di razionalizzazione dei servizi di trasporto nel Luganese. I primi risultati lo dimostrano. Ed è altrettanto convinto che la con-

tinuazione dell'esercizio attraverso un'azienda autonoma, pur con la partecipazione dell'ente pubblico, sia nelle condizioni attuali la migliore soluzione.

Per i motivi sopra esposti vi proponiamo di approvare l'allegato 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 :

*A. Crivelli*

Disegno di

## DECRETO LEGISLATIVO

concernente la fusione delle società delle ferrovie Lugano-Tesserete e Lugano-Cadro-Dino e la loro sostituzione con un autoservizio regolare

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio

della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 12 luglio 1973 n. 1911 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — E' approvata la convenzione tra la Confederazione svizzera, il Cantone Ticino e la Società Autolinee regionali luganesi concernente la sostituzione delle ferrovie Lugano-Tesserete e Lugano-Cadro-Dino con un autoservizio.

*Art. 2.* — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare alla Società Autolinee regionali luganesi, alle condizioni fissate nella convenzione, l'importo di franchi 600.000,— come partecipazione alle spese per l'istituzione di un autoservizio regolare in sostituzione delle due ferrovie.

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

*Art. 3.* — Il credito di cui all'art. 2 sarà iscritto alla parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

*Art. 4.* — 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.

## CONVENZIONE

tra la Confederazione svizzera ed il Cantone Ticino, da una parte  
e la Società Autolinee Regionali Luganesi (ARL), dall'altra parte  
in base all'articolo 57 della legge federale sulle ferrovie

del 20 dicembre 1957

### Art. 1

#### PRESTAZIONI DELLA CONFEDERAZIONE E DEL CANTONE TICINO

<sup>1</sup> Per il finanziamento del programma di costruzione e degli acquisti menzionati nell'art. 2 e che sono destinati alla trasformazione dell'esercizio ferroviario sulle due linee Lugano-Tesserete e Lugano-Dino in un servizio di trasporto su strada, la Confederazione ed il Cantone Ticino accordano i seguenti contributi:

	<i>Partecipazione al capitale sociale</i>	<i>Prestito</i>	<i>a fondo perso</i>	<i>Totale</i>
Confederazione	100.000,—	950.000,—	350.000,—	1.400.000,—
Cantone Ticino	<u>50.000,—</u>	<u>400.000,—</u>	<u>150.000,—</u>	<u>600.000,—</u>
Totale	150.000,—	1.350.000,—	500.000,—	2.000.000,—

<sup>2</sup> Il ricavo realizzato con la liquidazione del materiale rotabile come pure dei rimanenti impianti ferroviari divenuti liberi rimane riservato per il finanziamento delle spese di rimozione dei binari e delle linee di contatto, nonché per una eventuale copertura del maggior costo dovuto al rincaro che dovessero subire gli investimenti previsti all'art. 2, cpv. 1 della presente convenzione ed infine, se mai, per ammortizzare il prestito.

<sup>3</sup> Le spese relative alla sistemazione, oppure all'allargamento della strada, nonché alla formazione degli spiazzi (insenature) per le fermate devono essere finanziate dal Cantone Ticino. Questi lavori dovranno essere eseguiti dal Cantone Ticino al più presto. Per contro, il terreno (sedime ferroviario) necessario per la costruzione e l'allargamento del campo stradale dev'essere messo gratuitamente a disposizione del Cantone Ticino. Il terreno non occupato dalla nuova strada resta di proprietà dell'ARL e non entra nella liquidazione prevista al capoverso 2.

<sup>4</sup> Qualora la concessione per automobili rilasciata alla nuova società fusionata (ARL) dovesse essere trasferita ad un altro detentore di concessione, la Confederazione si riserva il diritto di chiedere l'immediato rimborso delle prestazioni accordate secondo l'art. 1, cpv. 1 di questa convenzione, tranne il contributo a fondo perso.

Art. 2

DESTINAZIONE DEI MEZZI

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

	Fr.
1. <i>Sottostruttura</i>	290.000,—
— Piazzale principale con i relativi piazzali di giro, nonchè pensiline intermedie con tettoia a Tesserete	200.000,—
— Stazione terminale a Sonvico	90.000,—
2. <i>Fabbricati</i>	500.000,—
Costruzione a Tesserete di una rimessa per autobus compreso nuovo magazzino per merci	
3. <i>Serbatoio per il carburante (olio diesel) e installazioni fisse</i> destinate alla rimessa a Tesserete	150.000,—
4. <i>Veicoli stradali</i>	1.020.000,—
5 torpedoni di grande capienza	850.000,—
2 rimorchi a un asse per bagagli e posta	30.000,—
1 autocarro munito di gru, portata 6-7 t	100.000,—
1 autocarro leggero, portata 3 t	40.000,—
5. <i>Mobilio e attrezzi</i>	40.000,—
Apparecchi per l'emissione dei biglietti	
<b>Totale</b>	<u>2.000.000,—</u>

<sup>2</sup> L'Ufficio federale dei trasporti può autorizzare deroghe al presente programma, purchè debitamente motivate. Esso decide quali sono le parti di queste spese che devono essere addebitate al conto costruzioni. Il contributo a fondo perso serve in primo luogo a coprire le spese che non si possono portare all'attivo.

<sup>3</sup> L'importo previsto alla cifra 2 dell'art. 2 cpv. 1 è vincolato alla soluzione del problema contemplato all'art. 11 cpv. 2 della presente convenzione.

Art. 3

OPERE ED INVESTIMENTI DA FINANZIARE DALLA ARL

Le seguenti opere ed investimenti devono essere finanziati dalla ARL con mezzi propri :

<i>Veicoli stradali</i>	Fr.
2 torpedoni di grande capienza (ex FART)	330.000,—
1 autovettura (furgoncino)	15.000,—
1 vettura di servizio (tipo Jeep)	5.000,—
<b>Totale</b>	<u>350.000,—</u>

Art. 4

VERSAMENTO DEI FONDI

<sup>4</sup> Dopo che la presente convenzione sarà firmata dalle parti contraenti, il capitale azioni di Fr. 150.000,— della Confederazione e del Cantone Ticino sarà ver-

sato su un conto capitali (conto bloccato) aperto presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino a Lugano.

<sup>2</sup> Una volta esaurito quest'importo sarà versato sul conto bloccato presso la citata banca, con la progressione e la scadenza dei pagamenti delle ordinazioni, dei lavori e degli acquisti, il contributo a fondo perso di Fr. 500.000,— e dopo l'impiego di quest'ultimo il prestito di Fr. 1.350.000,—. Le richieste dei mezzi necessari da mettere a disposizione sul conto bloccato devono coprire il fabbisogno di un anno e devono essere inoltrate dalla ARL all'Ufficio federale dei trasporti con la necessaria motivazione, dopo di che quest'ultimo invita il Cantone Ticino a versare le proprie quote-parti. I contributi federali saranno immediatamente versati non appena la Banca dello Stato avrà notificato che i contributi del Cantone Ticino sono stati regolarmente accreditati.

#### Art. 5

### LIBERAZIONE DEI MEZZI FINANZIARI

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

#### Art. 6

### CONDIZIONI DEL PRESTITO

<sup>1</sup> Il prestito della Confederazione e del Cantone Ticino secondo l'art. 1, cpv. 1 è soggetto ad un interesse e ad un ammortamento del 6 %, pagabili alla fine di ogni anno contabile, di cui il 4 1/2 % è calcolato come interesse ed il resto come ammortamento (annualità di Fr. 81.000,—). Interesse ed ammortamento sono variabili e non cumulativi. Il prestito è classificato di II° grado subito dopo i titoli di credito in obbligazioni del 1911 della ex Ferrovia elettrica Lugano-Cadro-Dino che al 31 dicembre 1967 accusavano ancora un importo residuo di Fr. 238.000,—.

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

#### Art. 7

### SERVIZIO AUTOMOBILISTICO DI SOSTITUZIONE

<sup>1</sup> L'ARL s'impegna ad organizzare, al posto della soppressione delle due linee ferroviarie Lugano-Tesserete e Lugano-Dino, un servizio di trasporto sostitutivo su strada per il trasporto delle persone, dei bagagli e delle merci, sufficiente per i bisogni della regione servita, e che deve comprendere pure la linea autopostale d'assuntore Dino-Sonvico.

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

#### Art. 8

### RAPPRESENTANZA DELLA CONFEDERAZIONE

Alla Confederazione spetta il diritto di delegare un proprio rappresentante nel Consiglio di amministrazione della ARL. Il capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie provvede alla sua nomina e fissa la durata di questo incarico.



