

Foglio Federale

Berna, 13 agosto 1971

Anno LIV

Volume II

N° 32

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento annuo fr. 22.—, semestrale fr. 16.—, Estero fr. 37.— con allegata la Raccolta delle leggi federali. — Rivolgersi alla Tipografia Grassi & Co. (già Tipo-litografia Cantonale) Bellinzona

Telefono 092/5 18 71 — Ccp 65-690

SUNTI DI MESSAGGI del Consiglio federale all'Assemblea federale

In questa rubrica è dato un sunto dei messaggi e dei rapporti del Consiglio federale all'Assemblea federale, non pubblicati in traduzione italiana integrale. Nella parentesi finale (prima parte) è fatto riferimento alla pubblicazione degli originali nelle edizioni tedesca e francese del Foglio federale. Per l'ordinazione dei medesimi all'Ufficio degli stampati della Cancelleria federale basta indicare la segnatura (seconda parte della parentesi).

Dell'11 agosto 1971

Messaggio concernente l'assegnazione di nuove concessioni per le ferrovie del Gornergrat e Arth-Righi.

Il messaggio si scinde in due parti distinte e parallele, una dedicata alla ferrovia del Gornergrat e l'altra a quella di Arth-Righi.

Di entrambe le parti rechiamo la traduzione integrale dell'introduzione e del cenno storico.

A. «Ferrovia Gornergrat»

I. Introduzione

Il 26 giugno 1969 la Compagnia ferroviaria del Gonergrat ha sollecitato il rinnovo della propria concessione che scadrà il 20 giugno 1972. La

procedura di consultazione non ha sollevato alcuna obiezione e l'esame della domanda ha rivelato che le condizioni legali sono adempite. È opportuno quindi che detta concessione venga rinnovata per altri 50 anni. Eccezione fatta per gli aiuti in caso di catastrofi naturali, detta azienda non fruisce di alcun aiuto finanziario da parte della Confederazione in virtù della legislazione sulle ferrovie.

II. Scorcio storico

Già verso la metà del secolo scorso il Gornergrat era meta di numerosi turisti. Non per nulla vi si progettava da tempo la costruzione di una ferrovia. In seguito all'iniziativa del signor Leo Heer - Bétrix, tipografo, venne presentata, il 22 agosto 1890, alle autorità federali, un anno prima del compimento della ferrovia, Viège - Zermatt, una domanda di concessione comprendente segnatamente la costruzione d'una ferrovia sul Cervino. Il 20 giugno 1892 l'Assemblea federale accordava, agli eredi L. Heer - Bétrix e al signor X. Imfeld, ingegnere a Hottingen, per conto d'una costituenda società per azioni, una concessione per la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia da Zermatt al Gornergrat e al Cervino. In detta concessione, stabilita per una durata di 80 anni, era previsto che la Compagnia avrebbe avuto la facoltà di limitare l'esercizio alla sola stagione turistica. L'Assemblea federale, con decreto del 28 giugno 1894 trasferì la parte della concessione di cui era beneficiario il signor M. Imfeld, al signor Augusto Haag, di Bienne.

Contemporaneamente differiva sino al 20 giugno 1895 il termine stabilito per la presentazione dei documenti tecnici e finanziari relativi alla linea del Gornergrat. Detto termine venne ancora differito per la durata d'un anno, il 16 dicembre 1895, senza tuttavia entrare in materia sulla domanda di dilazione per la linea del Cervino. I lavori diretti dall'ing. Karl Greulich, autore del progetto, iniziarono nel maggio 1896 contemporaneamente alla costruzione della centrale elettrica che utilizza l'acqua del Findelnbach. La ferrovia del Gornergrat (GGB) il cui costo ammontava a 3 milioni di franchi, venne aperta all'esercizio, per il solo periodo estivo, sotto la direzione dell'azienda Haag e Greulich il 20 agosto 1898, alcuni giorni dopo l'inizio dei lavori per la galleria del Sempione. Attualmente la compagnia GGB nonché la ferrovia Briga-Viège-Zermatt sono subordinate ad una comune gestione.

La linea ferroviaria venne prolungata di altri 310 metri per cui nel 1909 i treni raggiunsero i 3089 metri d'altitudine. Dal 1928, in seguito alla introduzione d'un esercizio invernale il traffico ferroviario subì un notevole sviluppo e dal marzo 1942 si poté raggiungere il Gornergrat.

All'apertura della linea la durata del tragitto era di circa un'ora e mezza mentre attualmente non supera i 40-50 minuti.

La Compagnia del Gornergrat ha prolungato la ferrovia mediante la teleferica Gornergrat-Hohtälli-Stockhorn inaugurata il 23 ottobre 1958 completato poi con la costruzione della sciovia nel 1964.

B. Ferrovia Arth-Rigi

I. Introduzione

La concessione per la ferrovia Arth-Rigi scadrà il 26 giugno 1972 per il tratto Rigi Staffelhöhe-Rigi Kulm ed il 3 giugno 1974 per la linea Arth-Goldau-Rigi Kulm. Dall'apertura all'esercizio, nel 1873, il tratto Rigi Staffelhöhe-Rigi Kulm fu affittato alla ferrovia Vitznau-Rigi. La compagnia ferroviaria Art-Rigi ha chiesto quindi il rinnovo della concessione per le suddette due linee e la relativa richiesta non ha sollevato alcuna obiezione.

Considerando le vigenti disposizioni legali, l'azienda non potrà fruire di alcun aiuto da parte della Confederazione.

II. Scorcio storico

Basandosi sulla legge federale del 28 luglio 1852 relativa all'allestimento e all'esercizio delle ferrovie, il Consiglio cantonale di Svitto accordò, il 23 luglio 1870, a un comitato d'iniziativa per conto di una costituenda società anonima, una concessione per una ferrovia a partire dal confine tra i Cantoni di Lucerna e di Svitto oltre il Kaltbad, attraverso il Rigi Kulm e il versante settentrionale del Rigi per raggiungere, nella valle d'Arth-Goldau, la ferrovia progettata nel San Gottardo. Nel contempo l'autorità in questione respinse la domanda sottoposta nell'ottobre 1869 dalla ferrovia Vitznau-Rigi (VRB) in cui si chiedeva il prolungamento della linea dal Rigi Staffelhöhe al Rigi Kulm. Non appena la ferrovia VRB fu aperta all'esercizio il 23 maggio 1871 (da Vitznau sino al confine tra Lucerna e Svitto) sulla base d'una concessione accordata dal Cantone di Lucerna il 9 giugno 1869, i propri dirigenti si adoperarono per accordarsi con i promotori di Arth. Orbene, quest'ultimi non erano disposti a cedere la concessione per il tratto Rigi Staffelhöhe-Rigi Kulm; tuttavia fu possibile stipulare un contratto per la linea suddetta con scadenza al primo gennaio 1880. (L'esercizio ebbe inizio verso giugno 1873). La Compagnia ferroviaria Arth-Rigi, fondata nel febbraio 1873, con sede a Arth, riscattò per la somma di 1,5 mio di franchi al comitato d'iniziativa di Arth il terreno utilizzato dalla linea affittata riprendendo contemporaneamente la concessione rilasciata dal Cantone di Svitto e il contratto di locazione.

La ferrovia Arth-Rigi (ARB) venne aperta all'esercizio il 4 giugno 1875 ed essa comprendeva, oltre alla linea di montagna anche quella in pia-

nura (tra Arth e Arth-Goldau) peraltro soppressa al traffico con decreto del 28 agosto 1959 perché ritenuta tecnicamente superata; fu quindi sostituita con un servizio d'automobili.

Nel 1907 la ferrovia a cremagliera fu sostituita dalla trazione elettrica migliorando così sensibilmente il tempo impiegato per il percorso.

I rapporti d'affittanza tra l'ARB e il VRB furono modificati a più riprese nel corso degli anni.

Frattanto si sottolinea che la concessione ferroviaria per l'esercizio della linea Vitznau-Rigi Staffelhöhe è stata rinnovata sino al maggio 2020 con decreto federale del 15 dicembre 1969.»

Nella parte concernente la ferrovia del Gornergrat è successivamente descritto lo stato tecnico degli impianti, che assumono un valore storico in quanto si tratta della prima cremagliera a trazione elettrica. Sono quindi esaminate l'evoluzione del traffico e la situazione finanziaria. Il bilancio del 31 dicembre 1970 espone un'attivo di 17 138 337 franchi contro un passivo di 14 518 500. Gli impegni correnti ammontano a 1 636 691 franchi e il saldo attivo del conto profitti e perdite è di 983 146 franchi. Dei 20 670 991 franchi del valore d'impianto sono stati ammortizzati a tutt'oggi franchi 7 758 520. La ferrovia impiega in media 74 persone. Dopo la richiesta del rinnovo della concessione per altri 50 anni è esaminato particolareggiatamente il disegno di concessione.

Riguardo alla ferrovia del Righi, dopo l'introduzione e il cenno storico sono esaminati l'aspetto turistico e le prestazioni di traffico. Seguono la descrizione tecnica e l'esposizione della situazione finanziaria. In data 31 dicembre 1969, l'attivo era di 6 120 987 franchi e il passivo di 3 614 261 franchi cui si aggiungono 2 393 237 franchi di capitali mutuati. Il saldo attivo del conto profitti e perdite è asceso a 113 489 franchi. Seguono due capitoletti, l'uno dedicato alla domanda di concessione, pure per ulteriori 50 anni, e alla procedura di consultazione e l'altro che commenta il progetto di concessione.

Il messaggio chiude con alcune righe dedicate alla costituzionalità e alla proposta di accettazione. Ad esso sono allegati i due progetti di decreto federale concernenti il rinnovo delle concessioni.

(FF 1971 II, ted. pag. 345, franc. p. 349 — 11. VIII. 1971, N. 11005).

Dell' 11 agosto 1971 Messaggio concernente l'assegnazione di nuove concessioni per le ferrovie del Gornergrat e Arth-Righi.

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1971
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.08.1971
Date	
Data	
Seite	45-48
Page	
Pagina	
Ref. No	10 110 364

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.