

# Foglio Federale

Berna, 5 febbraio 1971

Anno LIV

Volume I

N° 5

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).

*Del 13 gennaio 1971*

### **Messaggio per il rilascio d'una nuova concessione alla Ferrovia del Wynental e Suhrental**

Il messaggio si articola nei capitoletti abituali:

#### **I. Introduzione**

Le concessioni delle ferrovie Aarau-Schöftland e del Wynental, le quali, in seguito a fusione nel 1958, costituiscono la ferrovia del Suhrental, scadranno il 24 aprile 1972. La procedura di consultazione e d'esame per un

rinnovo non ha sollevato alcuna obiezione, e si è potuto appurare che sono segnatamente adempiute le condizioni legali. È opportuno quindi che detta concessione venga rinnovata per altri 50 anni.

L'azienda in questione fruisce da parte della Confederazione di un'indennità globale per le proprie prestazioni in favore dell'economia generale come anche delle sovvenzioni per le spese d'esercizio. Essa potrà beneficiarne anche in avvenire in virtù degli articoli 49 e segg. e 58 della legge sulle ferrovie. Era già stata versata a suo tempo una sovvenzione unica per i miglioramenti tecnici giusta la legge federale del 6 aprile 1939 sull'aiuto alle aziende private ferroviarie e di navigazione. Un'altra convenzione, basata sull'articolo 56 della legge sulle ferrovie è stata conclusa nel 1965 in vista della realizzazione d'un vasto programma di lavori. Infine, l'azienda intende continuare a sollecitare altre sovvenzioni.

## II. Scorcio storico

La ferrovia del Wynental e Suhrental (WSB) ha origine dalla fusione, nel 1958, della ferrovia Aarau-Schöftland (AS) con quella del Wynental (WTB). L'ordinanza del Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie concernente il trasferimento della concessione delle ferrovie su strada AS e WTB al WSB è datata appunto del 5 luglio 1958. Già nel periodo antecedente la fusione, le due ferrovie erano gestite in comune, tuttavia erano ancora autonome per quanto concerne la concessione e il capitale.

### *a. Ferrovia Aarau-Schöftland (Suhrental)*

Agli inizi degli anni cinquanta del secolo scorso, gli ambienti interessati del Cantone d'Argovia, nutrivano la speranza che la ferrovia Basilea-Lucerna-St. Gottardo passasse attraverso il Suhrental. La Società della ferrovia Centrale decise invece altrimenti. Spettò quindi agli ambienti regionali il compito di risolvere il problema ferroviario della valle. Il 30 novembre 1872, il Gran Consiglio del Cantone d'Argovia assegnava, a un «Comitato ferroviario del Suhrental» per conto di una costituenda compagnia, una prima concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Oberentfelden, eventualmente da Kölliken, attraverso il Suhrental sino alla frontiera cantonale nelle vicinanze di Marchstein. Detto progetto non venne tuttavia realizzato in seguito segnatamente alla crisi ferroviaria di quell'epoca. Solo un ventennio più tardi un altro comitato riprese l'idea di costruire una ferrovia a scartamento normale collegante la linea Aarau-Olten, della rete nazionale, a partire da Entfelden o Kölliken, a quella Centrale a Sursee. Il 29 giugno 1893, l'Assemblea federale assegnava al Comitato d'iniziativa, presieduto dal signor O. Zschokke, ingegnere di Aarau, e per conto di una costituenda società anonima, una concessione per la co-

struzione e l'esercizio di una ferrovia da Suhr, eventualmente Entfelden o Kölliken, sino a Sursee attraverso Schöftland. Anche questo progetto, come del resto i precedenti, non fu realizzato a causa di difficoltà finanziarie e divergenze d'opinioni circa gli scartamenti della linea. La concessione venne a scadere quindi verso il 1903.

Un comitato d'azione istituito dai Comuni interessati e posto sotto la presidenza del signor J. Lüthy-Lüthy, consigliere nazionale in Schöftland, ebbe un esito migliore. L'Assemblea federale accordava, per conto di una costituenda società anonima una concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia elettrica su strada, meno onerosa, da Aarau a Schöftland attraverso il Distelberg. Con decreto federale del 29 giugno 1899 l'Assemblea federale autorizzava i promotori a costruire una ferrovia a scartamento ridotto in luogo di quello previsto nella concessione. I lavori iniziarono il 18 dicembre 1900 e la «Ferrovia elettrica a scartamento ridotto su strada d'Aarau sino a Schöftland» (AS) venne aperta all'esercizio il 19 novembre dell'anno successivo.

La concessione del 23 dicembre 1896 era stata modificata a più riprese sino al 1914, per cui l'Assemblea federale la sostituì, il 4 aprile 1914 con una nuova concessione valida sino al 24 aprile 1972.

#### *b. Ferrovia del Wynental (Aarau-Menziken)*

Il 28 febbraio 1872, alcuni mesi innanzi l'attribuzione della prima concessione per la ferrovia del Suhrental, il Gran Consiglio del Cantone di Argovia accordava, ad un comitato della linea del Wynental per conto di una costituenda società, una concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia, a scartamento normale, Aarau-Kulm-Reinach-Menziken (confine cantonale) e Reinach-Beinwil (eventualmente sino alla frontiera cantonale). Tale progetto non venne tuttavia realizzato. Una crisi economica e il rovescio finanziario della ferrovia Nazionale, che aveva gettato diversi Comuni argoviesi in gravi difficoltà economiche, impedirono la realizzazione di un nuovo progetto elaborato nel 1877 dall'ingegnere ed impresario costruttore O. Zschokke d'Aarau, già menzionato più sopra.

La concessione del 1872 essendo stata dichiarata scaduta già nel 1886, l'Assemblea federale accordava il 22 giugno 1895, al succitato comitato, una nuova concessione per la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia a scartamento normale da Suhr, attraverso il Wysental, sino a Reinach, eventualmente a Menziken. Detta concessione giunse a scadenza nel 1899, in seguito all'inosservanza dei termini stabiliti per l'elaborazione dei documenti regolamentari.

Nel Wynental si arrivò a concludere che solamente un progetto meno oneroso sarebbe giunto in porto. Si decise dunque di costruire una ferrovia elettrica su strada a scartamento ridotto poiché, giusta il messaggio del

Consiglio federale del 17 giugno 1898, la ferrovia Wynental riveste carattere di ferrovia locale e regionale. La strada cantonale d'Aarau a Menziken si presta quindi favorevolmente all'allestimento e all'esercizio di una ferrovia stradale la quale attraverserebbe le località lungo la strada stessa ad eccezione di Buchs e Gontenswil, e si sarebbero comunque costruite le stazioni nelle adiacenze delle poste attuali sia nel centro delle località che nell'immediata vicinanza degli alberghi. Il 1° luglio 1898, l'Assemblea federale aveva accordato ai signori Du Riche Preller, ingegnere di Zurigo, Brown, Boveri & Co. a Baden, Kurz, consigliere nazionale, di Aarau, e Schibler, presidente del tribunale a Kulm, per conto di una costituenda società anonima, una concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia elettrica su strada da Aarau a Menziken il cui scartamento avrebbe dovuto essere di un metro. Ciononostante vi era ancora un'accesa opposizione contro questo progetto di costruzione meno onerosa. Come le precedenti anche la concessione del 1898 scadeva per l'inosservanza dei termini. L'Assemblea federale la rinnovò il 24 aprile 1902 a favore dei signori MM. Zschokke, consigliere nazionale a Aarau, Schmidt, sindaco d'Aarau e Schibler, presidente del Tribunale a Kulm, e decise inoltre di calcolare la durata della concessione (70 anni) a partire dalla data del decreto federale, in modo che la scadenza potesse coincidere con quella della concessione della ferrovia del Suhrental.

I lavori iniziarono nel 1903 e la ferrovia venne aperta all'esercizio il 6 marzo 1904.

### **III. Evoluzione del traffico e situazione finanziaria**

Il traffico viaggiatori si aggira sui 4 000 000 all'anno; quello delle merci sulle 100 000 tonnellate. Il capitoletto commenta ed analizza queste cifre e segnala che, comunque, il sostegno dell'ente pubblico è sempre stato necessario. Tale aiuto è stato dato in base ai pertinenti articoli della legge sulle ferrovie e della legge sull'aiuto alle imprese private di trasporto. Anche per il nuovo programma d'ammodernamento e ristrutturazione è stato previsto un importante aiuto pubblico (circa 5,7 mio della Confederazione e 8,6 mio del Cantone d'Argovia; di cui 4,6 mio, rispettivamente 6,4 mio già versati a fine 1969).

### **IV. Stato tecnico delle linee**

Il capitoletto fornisce le indicazioni tecniche essenziali ed illustra il programma di ammodernamento cui il capitolo precedente fa cenno.

## V. Importanza della ferrovia

La ferrovia WSB a scartamento ridotto è considerata una ferrovia secondaria ed è inclusa nell'elenco delle ferrovie del traffico generale. In seguito al secondo conflitto mondiale le ferrovie del Wynental e del Surental, che inizialmente rivestivano carattere tranviario, hanno preso quello di ferrovia suburbana e regionale moderna. Occorreranno capitali non indifferenti prima di giungere al termine dei lavori, ciononostante si può dire sin d'ora che essa è considerata un mezzo di trasporto efficace sia per quanto concerne il traffico viaggiatori che quello delle merci.

Essa trasporta quotidianamente circa 10 000 lavoratori verso i loro posti di lavoro per non parlare del traffico merci che è in netto sviluppo. Undici aziende di importanza notevole sono direttamente servite mediante vie di raccordo fra le quali cinque vennero costruite nell'ultimo decennio. La soppressione di detta ferrovia cagionerebbe loro seri inconvenienti senza contare la svalutazione delle installazioni che ne deriverebbe. Allorquando verrà aperta all'esercizio la stazione merci delle FFS a traffico accelerato in Däniken, la WSB dovrà esaminare se, vista la nuova concezione dei trasporti merci, non sarà preferibile abbandonare l'attuale sistema del traffico di dettaglio, con grande impiego di mano d'opera, per un servizio di autocarri tra la stazione di Däniken ed il domicilio del destinatario e viceversa.

Il gruppo di lavoro «Transportplan Aarau-Lenzburg-Täler» in un rapporto indirizzato nel 1966 alla direzione argoviana dei lavori pubblici, aveva sottolineato l'aumento costante della popolazione e dell'industria nelle regioni servite dal WSB per cui in avvenire non si potrà rinunciare ad un mezzo di trasporto tanto efficace.

## VI. Domanda di concessione

La ferrovia WSB, nella propria richiesta del 9 maggio 1969, indirizzata al Dipartimento federale dei trasporti delle comunicazioni e delle energie, basandosi sull'articolo 5 della legge sulle ferrovie, sollecitava il rinnovo delle concessioni per le due linee (che scadranno il 24 aprile 1972) per altri 50 anni vale a dire sino al 24 aprile 2022, appoggiandosi alle seguenti considerazioni.

Lo sviluppo della regione servita dipende essenzialmente dall'esercizio della ferrovia. Il volume del traffico non ha subito un aumento solamente lungo il decennio dell'apertura della linea bensì e soprattutto durante il trentennio precedente. L'attuale traffico potrà essere assicurato unicamente attraverso la ferrovia. Malgrado gli svantaggi derivanti dal fatto che alcuni tracciati della linea non sono su sedime proprio, la sostituzione della fer-

rovia con un mezzo di trasporto stradale non sarebbe la soluzione migliore se si considera il flusso crescente degli automezzi. Per cui è più opportuno il rinnovo della concessione.

## VII. Esame della richiesta e preavviso

La direzione dei lavori pubblici del Cantone d'Argovia approva l'attribuzione di una nuova concessione per altri 50 anni e chiede che venga stipulato il diritto del Cantone o dei Comuni al riscatto della ferrovia. Inoltre nel preavviso è contenuta l'autorizzazione indispensabile giusta l'articolo 5 capoverso 1 della legge sulle ferrovie circa l'impiego della via pubblica con riserva tuttavia dello spostamento della linea su tracciato proprio conformemente alla Convenzione sull'aiuto federale e cantonale al WSB o con riserva d'una nuova soluzione tecnica nell'ambito di eventuali regolamentazioni ulteriori. Si è aggiunto che la Confederazione nonché i Cantoni, che possiedono il 70 per cento del capitale azioni, incoraggiano l'attuazione di un tracciato proprio della ferrovia.

Lo Stato maggiore dell'aggruppamento dello stato maggiore generale del Dipartimento militare federale e la direzione generale delle Ferrovie federali e dell'Azienda delle poste, telefoni e telegrafi, non sollevano alcuna obiezione contro il rinnovo della concessione.

Giusta l'articolo 5 capoverso 1 della legge sulle ferrovie, la concessione può essere accordata quando non sono intralciati gli interessi della difesa nazionale e allorquando il traffico non può essere assicurato mediante un altro mezzo di trasporto meno oneroso. Come già esposto nel capitolo V la capacità di trasporto del WSB è tale che solamente un numero elevato d'autoveicoli potrebbe sostituirlo a scapito naturalmente del traffico stradale. È quindi ovvio non annoverare il WSB tra le ferrovie oggetto di sostituzione mediante nuovi mezzi di trasporto. Inoltre l'azienda fruisce delle prestazioni federali di miglioramento tecnico, le quali, conformemente all'articolo 56 della legge sulle ferrovie, possono essere accordate solamente alle aziende ferroviarie importanti. Il WSB infine da alcuni anni può affrontare le proprie spese d'esercizio grazie all'aiuto finanziario della Confederazione accordato in virtù dell'articolo 58 della legge summenzionata.

Basandosi sulle precedenti considerazioni, il messaggio giudica adempite le condizioni per l'attribuzione di una nuova concessione ai sensi dell'articolo 5 capoverso 1 della legge sulle ferrovie.

### **VIII. Progetto di concessione**

Il contenuto della nuova concessione è quello divenuto di norma dopo l'entrata in vigore della legge sulle ferrovie del 1957. La durata prevista è quella normale: vale a dire 50 anni. Il capitoletto illustra gli adattamenti particolari che son risultati necessari ed i problemi specifici che si son dovuti risolvere.

Il messaggio termina con la proposta di approvare il disegno di decreto per il rilascio della nuova concessione. I testi del decreto e della concessione sono poi dati in appendice.

*(FF 1971 I, ted. p. 69, franc. p. 77 — 13. I. 1971, N. 10813).*

### **Assemblea federale**

La sessione straordinaria di gennaio è terminata mercoledì 27 gennaio.

## Messaggio per il rilascio d'una nuova concessione alla Ferrovia del Wynental e Suhrental

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1971
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.02.1971
Date	
Data	
Seite	31-37
Page	
Pagina	
Ref. No	10 110 167

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.