

48 R
FINANZE**RAPPORTO**
della Commissione della Gestione

(del 20 luglio 1950)

La vostra Commissione della Gestione si onora di riferirvi sull'importante problema della partecipazione cantonale al *risanamento tecnico* ed al *miglioramento degli impianti e del materiale rotabile delle Ferrovie Regionali ticinesi, in Locarno*.

La Commissione avrebbe desiderato vedere riassunta tutta la materia in un unico nuovo messaggio governativo.

Ragioni pratiche sconsigliano però un rinvio al Consiglio di Stato: la Commissione ritiene di poter raggiungere eguale risultato, ricapitolando essa stessa, in questa sua relazione, l'istoriato della pratica e le caratteristiche principali dei diversi piani di risanamento che si sono susseguiti prima di arrivare al progetto definitivo, che si concretizza nel messaggio supplementare del 3 gennaio 1950.

E' per questa ragione che il ns. rapporto raggiunge un'ampiezza nunitata.

Il risanamento delle F.R.T.

Il Consiglio di Stato ha presentato al Gran Consiglio 2 messaggi per la concessione di un contributo di risanamento alle F.R.T. in Locarno e precisamente:

- 1) il *Messaggio No. 48* del 15 ottobre 1947
- 2) il *Messaggio No. 48 S.* del 3 gennaio 1950
che è stato completato con la lettera 6 febbraio 1950 alla Commissione di Gestione.

Premesse :

Le due Società ferroviarie F.R.T. (ferrovia delle Centovalli) e la L.P.B. (ferrovia della Vallemaggia) riferendosi alla legge federale del 6 aprile 1939 per l'aiuto alle ferrovie private, hanno presentato il 5 agosto 1943 alla competente Autorità federale, una istanza per ottenere un *contributo di franchi 1.995.000.* — per il rinnovamento tecnico ed il miglioramento dei loro impianti ferroviari. Tale domanda di contributo contemplava anche l'acquisto di 2 battelli per il servizio di navigazione sul bacino svizzero, e la costruzione di un cantiere.

La Società F.R.T., proprietaria della ferrovia delle Centovalli e delle Tramvie locarnesi, provvede anche all'esercizio delle ferrovie L.B.B. (linea di Vallemaggia) ed all'esercizio, per proprio conto, della navigazione sul bacino Svizzero del Lago Maggiore utilizzando natanti della Società Italiana « *Su-balpina* ».

L'Ufficio federale dei trasporti ha esaminato l'istanza delle due succitate ferrovie.

In un primo tempo si prevedeva la concessione di un aiuto secondo il capo II della citata legge federale del 6 aprile 1939, cioè un *prestito*.

Un migliore esame convinse poi l'autorità federale dell'opportunità di concedere un contributo secondo il capo I della legge, ma alla esplicita condizione che si avesse a creare una azienda che *rispondesse ai requisiti legali* per conseguire simile aiuto, cioè che si giungesse alla *fusione* delle due ferrovie.

La già esistente *comunione d'esercizio* tra le F.R.T. e la L.P.B. non fu ritenuta sufficiente dall'Autorità federale, la quale ritenne doversi senz'altro far capo all'art. 12 della legge sull'aiuto alle ferrovie private, imponendo la fusione.

La grande Azienda dei trasporti del Locarnese :

Il sig. Cottier, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti preposto alla elaborazione delle azioni di aiuto alle ferrovie private in base alla legge 6 aprile 1939, aveva concepito una misura radicale nell'interesse del turismo e del pubblico locarnese: la creazione di una unica grande impresa che riunisse sotto un'unica direzione, tutti i più importanti servizi di trasporto della regione, e cioè la nuova Società

F.R.T.

comprendente: la ferrovia delle Centovalli (oggi FRT),
la ferrovia di Vallemaggia (oggi LPB),
le tramvie locarnesi (oggi FRT),
la navigazione sul bacino svizzero L.M.
il servizio automobilistico (Locarno-Ascona-Brissago)

con possibilità di ulteriori sviluppi (aggregazione di altri servizi automobilistici e filoviari nella regione locarnese e nelle Valli, eventuale accordo per la gestione anche della linea Camedo-Domodossola, ecc.

Per queste ragioni nel piano di risanamento e di fusione del 5 febbraio 1945 dell'Ufficio federale dei trasporti, la Confederazione prospettava un contributo federale di Fr. 1.300.000.—.

Fr.	250.000.—	per il risanamento della Cassa Pensione
»	48.900.—	messa in conto dei prestiti di guerra 1941-43
»	1.001.100.—	per rinnovamenti tecnici
<u>Fr.</u>	<u>1.300.000.—</u>	<u>in totale,</u>

ponendo però le condizioni seguenti:

- 1) fusione delle due Società F.R.T. e L.P.B., con effetto retroattivo al 1. gennaio 1945.
- 2) obbligo per la nuova Società di fare tutti gli sforzi per giungere ad un accordo per l'incorporazione della Impresa automobilistica Rinaldi.
- 3) concessione alla Confederazione di 2 seggi nel Consiglio di Amministrazione della nuova Società.

Il contributo a carico del Ct. Ticino era previsto come segue:

- 1) Fr. 1.386.500.— messa in conto delle rinunce del Cantone e dei Comuni ad obbligazioni F.R.T. e L.P.B.
- 2) Fr. 68.949.— messa in conto della rinuncia ai prestiti di guerra fino al 1943
| Fr. | 1.455.449.— | in totale |

Il *fabbisogno* appariva fissato come segue nel piano Cottier (a pag. 8):

Fr. 250.000.—	per il risanamento della C.P.
» 1.850.000.—	per il risanamento tecnico
<u>Fr. 2.100.000.—</u>	<u>totale, di cui</u>
Fr. 1.251.100.—	forniti in contanti dalla Confederazione
» 600.000.—	in contanti dal Cantone
» 248.900.—	dalla Società, con le riserve
<u>Fr. 2.100.000.—</u>	<u>Totale.</u>

Per i nuovi versamenti in contanti erano previste le seguenti controprestazioni:

a) *Confederazione:*

<i>Azioni privilegiate</i>	Fr. 500.000.—
<i>a fondo perso</i>	» 751.100.—
conteggiato con prestiti di guerra	» 48.900.—
<i>Totale</i>	<u>Fr. 1.300.000.—</u>

b) *Cantone e Comuni:*

Nuovo prestito ipotecario privilegiato	Fr. 600.000.—
Rinuncia a obbligazioni	» 1.386.500.—
Conteggiati prestiti di guerra	» 68.948.95
<i>Totale</i>	<u>Fr. 2.055.448.95</u>

In questo progetto preliminare il *Capitale sociale* era così previsto:

Fr. 500.000.—	azioni nuove privilegiate, Confederazione
» 4.367.200.—	vecchie azioni immutate
	(privilegiate
	di Io. rango
	di IIo. rango
	Fr. 2.000.000.—
	» 1.365.600.—
	» 1.001.600.—
	Fr. 4.367.200.—
<u>Fr. 4.867.200.—</u>	<u>Totale cap. azioni</u>

ed i *Prestiti consolidati* come segue:

Fr. 600.000.—	3.50 % Ct. Ticino (nuovo)
» 1.004.550.—	3.50 % Obbligazioni Io. rango
» 106.000.—	4.— % Obbligazioni IIo. rango
<u>Fr. 1.710.550.—</u>	<u>Totale</u>

II.

La discussione del *progetto preliminare* del 5 febbraio 1945 (progetto Cottier) portarono a diverse modificazioni, e ne risultò il piano di *risanamento e di fusione F.R.T. del 15 novembre 1946* dell'Ufficio federale dei trasporti, che costituisce il fondamento del *messaggio governativo No. 48 del 15 ottobre 1947*.

Le differenze principali di questo nuovo piano, in confronto del progetto preliminare, sono le seguenti:

1) Il *sussidio federale* viene elevato a

Fr. 1.500.000.— con l'aggiunta di Fr. 200.000.— per interessi. Invece di Fr. 500.000.— azioni privilegiate, la Confederazione ne riceverà per franchi 600.000.—.

2) Il Cantone rinuncia, per il suo nuovo contributo, alle previste obbligazioni ipotecarie per Fr. 600.000.— e riceve invece anche lui Fr. 600.000.— di *azioni privilegiate*, come la Confederazione.

3) La incorporazione del servizio stradale Locarno-Ascona-Brissago nella nuova società F.R.T. è considerata un fatto acquisito.

4) Il *fabbisogno* è stabilito come segue:

Fr. 250.000.— per il risanamento della Cassa Pensione
 » 2.750.000.— per il rinnovamento tecnico
 (vedi pag. 6 messaggio 15 novembre 1947)

Fr. 3.000.000.— in totale

5) I *mezzi liquidi* sono previsti come segue:

Fr. 1.451.100.— dalla Confederazione
 » 531.051.— dal Cantone
 » 1.000.000.— dalla nuova Società F.R.T.

Fr. 2.982.151.— in totale

Il *capitale Azioni* risulta come segue:

Fr. 1.200.000.— Azioni privilegiate alla Confederazione ed al Cantone e Comuni
 » 5.249.600.— Azioni ordinarie

Fr. 6.449.600.— Totale (invece di soli Fr. 4.867.200.— come al progetto preliminare).

I *Prestiti consolidati* ammonterebbero complessivamente a Fr. 1.305.450.— (invece di Fr. 1.710.550.— di cui al progetto preliminare) così suddivisi:

Fr. 1.074.550.—	obblig.	I grado	3.50 %
» 93.000.—	»	I	» TEL 4.50 %
» 119.000.—	»	II	» TEL 3.— %
» 18.900.—	»	III	» TEL 4.— %

Fr. 1.305.450.— totale

III.

Il *messaggio governativo No. 48 del 15 ottobre 1947*, con annesso il succitato piano di risanamento e di fusione del 15 novembre 1946, venne discusso dalla *Commissione di Gestione*, presente l'on. cons. di Stato Galli, nella seduta del 28 novembre 1947.

Le obiezioni formulate in quella sede, consigliarono di affidare l'esame del complesso problema ad una sottocommissione (on. Janner, avv. Caroni e geom. Merlini).

La sottocommissione si mise immediatamente al lavoro, ma non poté tenere che una sola seduta nel dicembre 1947, poichè già ai primi di gennaio 1948 ricevette dal Consiglio di Stato l'ordine di sospendere i propri lavori.

Erano sorte delle differenze tra le diverse istanze federali interessate alla azione di risanamento, tanto che il Dipartimento federale delle Poste e ferrovie dovette chiedere al Consiglio di Stato di voler ritirare il suo messaggio No. 48, già in discussione presso la commissione granconsigliare.

Il Dipartimento federale delle poste e ferrovie sconfessava così il piano di risanamento e di fusione al 15 novembre 1946 presentato al Cantone dall'Ufficio federale dei Trasporti e sul quale poggiavano le proposte concretate nel citato messaggio N. 48.

Bisognava quindi ricominciare tutto da capo.

Il Consiglio di Stato non ritirò il suo messaggio; sospese soltanto i relativi lavori commissionali, riservandosi di presentare, a tempo opportuno un messaggio supplementare, con le eventuali osservazioni e modificazioni.

Dopo quasi due anni di trattative col Dipartimento federale delle Poste e Ferrovie e con il Dipartimento federale delle finanze, fu possibile ottenere via libera, sulla base del *nuovo piano* di risanamento che appare riportato per esteso nel messaggio supplementare No. 48 S. del 3 gennaio 1950.

Prima di entrare nel merito delle nuove proposte, dobbiamo rilevare che l'*opposizione al primitivo progetto di risanamento* del 15 novembre 1946, è stata particolarmente aspra e tenace:

- a) da parte della *Direzione generale delle Poste* e dalla Ditta interessata, contro la concessione del servizio di auto-trolleybus Locarno-Ascona-Brisago, alle F.R.T.;
- b) da parte dell'*Amministrazione federale delle finanze*, che in base a informazioni inesatte pervenute, sosteneva non essere necessario un intervento federale per risanare le F.R.T. e le L.P.B. dato che ambedue queste Aziende chiudevano i loro esercizi annuali con rilevanti utili e che disponevano di riserve dell'ordine di milioni.

Fu relativamente facile convincere i rappresentanti del Dipartimento federale delle Finanze della assoluta necessità di un contributo federale per assistere la F. R. T. e creare una nuova azienda che potesse dare maggiori garanzie di vitalità per l'avvenire, e ciò anche in tempi di diminuita congiuntura e di crisi.

La necessità della razionalizzazione e della concentrazione dei servizi di trasporto nella regione locarnese è di così evidente importanza che resiste a tutte le critiche. La questione finanziaria è semplice. Il riordinamento degli impianti tecnici e dei veicoli, dopo quasi 40 anni d'esercizio (L. P. B.) rappresenta una necessità imprescindibile.

L'esame dei bilanci e dei conti d'esercizio delle imprese in questione, ha dimostrato la assoluta inconsistenza delle informazioni pervenute a Berna circa pretesi *favolosi utili* d'esercizio delle F. R. T. e della L. P. B. e circa l'esistenza di fantastiche riserve occulte.

Ci furono è vero, risultati soddisfacenti presso la L. P. B. durante gli anni di guerra, ma i relativi utili vennero accumulati quali riserve di rinnovamento, regolarmente iscritte nei bilanci e note al controllo federale. Nel piano preliminare allestito nel 1945, le riserve computabili ammontavano a fr. 250.000.— in cifra tonda, mentre che nel piano definitivo del 3. 3. 49 risulta che la società partecipa con la somma di fr. 817.814.— grazie appunto alle riserve accumulate nel frattempo.

Gli azionisti della L. P. B. diedero il raro esempio di saper rinunciare ad ogni dividendo dal 1943 innanzi, per facilitare il risanamento e la fusione con le F. R. T.

Gli azionisti delle F. R. T. non hanno mai percepito dividendi.

Il Dipartimento federale delle finanze poté quindi dare il suo consenso all'operazione che stiamo esaminando.

Insormontabile fu invece l'opposizione contro concessione del servizio stradale Locarno-Ascona-Brissago alle F. R. T.

Il Dipartimento federale delle Poste e ferrovie dichiarò che avrebbe esaminato il progetto di soccorso alle F. R. T. solo alla esplicita condizione dello

stralcio di ogni parte avente relazione, prossima o lontana, col citato servizio stradale.

Gli interventi fatti a Berna in questo senso devono aver avuto grande peso se trovarono così validissimi consensi presso la Direzione generale delle Poste federali, che sempre si è pronunciata contraria ad una concessione di detto servizio alla F. R. T., rivendicando, al caso, il diritto di eseguirlo essa stessa in regia.

Il Dipartimento federale delle Poste e ferrovie chiese bensì il preavviso del Consiglio di Stato sulle tre domande di concessione del servizio Locarno-Ascona-Brissago; la risposta governativa risultò favorevole in primo luogo per la concessione alla nuova Società delle Ferrovie Regionali Ticinesi già al beneficio di una concessione federale per un servizio tranviario Locarno-Ascona; subordinatamente per la concessione ad un consorzio di Comuni (Locarno-Ascona-Brissago) e solo da ultimo per la rinnovazione della concessione all'impresa privata Figli di Ireneo Rinaldi.

Nonostante questo chiaro preavviso del Governo Cantonale, il Dipartimento federale delle Poste e ferrovie rinnovò la concessione di questo importante servizio all'Impresa privata Rinaldi.

L'Ufficio fed. dei trasporti ricevette ordine di stralciare dal piano di risanamento delle F. R. T. ogni accenno al servizio automobilistico o filoviario Locarno-Ascona-Brissago: ogni discussione su questo postulato, che pure aveva raccolto così tanti consensi presso tutti i Comuni interessati, dovette essere abbandonata definitivamente.

In base a dette istruzioni l'Ufficio federale dei trasporti poté quindi riaborare e trasmettere al Consiglio di Stato il *nuovo piano di risanamento e di fusione* del 3 marzo 1949 corredato da un progetto di convenzione e da un contratto di fusione, conforme alle direttive del Dipartimento federale delle Poste e Ferrovie.

Ed il Consiglio di Stato a sua volta poté così riprendere in esame l'oggetto e presentare al Gran Consiglio il suo messaggio supplementare del 3 gennaio 1950, completato dalla successiva lettera alla Commissione di Gestione del 6 febbraio 1950.

Del primitivo messaggio del 15 ottobre 1947 rimangono tutte le argomentazioni in favore della concessione dell'aiuto alle F.R.T. In conseguenza dell'abbandono del servizio stradale concessionato Locarno-Ascona-Brissago (rispett. del trolleybus) il programma del risanamento subisce alcuni spostamenti, che lo rendono più aderente agli attuali bisogni dei diversi servizi.

La *importanza delle ferrovie regionali locarnesi* per tutta la regione, è incontestata. Tutto il turismo cantonale approfitta dei servizi delle F.R.T. La linea delle Centovalli, che collega la ferrovia del S. Gottardo con quella del Sempione, potenzia il traffico turistico in misura considerevole, come lo dimostrano le statistiche.

Le restrizioni del regime fascista e poi la guerra avevano ridotto al lumicino detto traffico internazionale, che riprende ora in modo soddisfacente.

In tempi normali la Centovallina ha sempre dato risultati incoraggianti, mentre la ferrovia della Vallemaggia ha sempre segnato esattamente il rovescio; cioè risultati magrissimi in tempi di pace, e risultati buoni negli anni di guerra. Una fusione delle due imprese ferroviarie e l'incorporazione del servizio di navigazione, contribuirà certamente a creare una situazione di migliore equilibrio.

I grandiosi lavori che si iniziano in Vallemaggia per lo sfruttamento delle forze idriche potrebbero assicurare, per i prossimi anni, alla L.P.B. degli in-

troiti interessanti, a condizione che la ferrovia sia in grado di eseguire una parte dei trasporti, prima che l'autocarro assorba tutto.

Ora tanto la L.P.B. quanto le F.R.T. hanno i propri impianti ed il proprio materiale rotabile in uno stato che più non è tollerabile nemmeno per il servizio ordinario sia per il trasporto di viaggiatori che per il trasporto merci.

L'Autorità federale, (e particolarmente la Commissione speciale dei periti che sovrintende alla applicazione della legge federale del 6 aprile 1939) ha riconosciuto alla nuova Società F.R.T. (che risulterà dalla fusione delle F.R.T. e L.P.B.) le qualifiche previste all'art. 1 capo primo della citata legge, che consentono di concederle l'aiuto federale, trattandosi evidentemente di una Azienda di importanza economica considerevole.

Già all'epoca dell'ultimo concordato delle F.R.T. nel 1934 si aveva tentato di raggiungere la fusione della L.P.B. con le F.R.T., ma il Giudice federale delegato non ebbe allora il coraggio di ordinare una misura così draconiana, che il perito del Cantone pure aveva vivamente consigliato, e che l'esperienza degli anni successivi ha dimostrato che sarebbe stata utilissima.

L'attuale azione federale di risanamento si presenta in un clima favorevole: l'idea della fusione non incontra più, nemmeno in Vallemaggia, così tanti oppositori, come nel passato, a condizione s'intende, che l'operazione avvenga su basi eque, come quelle esposte nel messaggio governativo, proposte che sono il frutto di lunghe trattative.

Sulla questione di principio, a sapere cioè se l'importanza delle F.R.T. sia sufficiente a giustificare l'azione di aiuto e di risanamento tecnico, esiste sicuramente unanimità di consensi.

Dopo le azioni analoghe già attuate a favore delle Ferrovie regionali Luganesi (ferrovia Lugano-Ponte Tresa e Lugano-Tesserete) non è nemmeno più possibile sollevare dei dubbi a tale riguardo.

Restano quindi da esaminare le diverse proposte concrete contenute nel nuovo messaggio supplementare, che riassume tutta la situazione.

Il nuovo piano di risanamento del 3 gennaio 1950

1. Premesse :

la concessione dei contributi della Confederazione, del Cantone e dei Comuni è vincolata alla condizione che venga attuata la fusione tra le due Società F.R.T. e L.P.B. con effetto retroattivo al 1. gennaio 1949.

La nuova Società F.R.T. comprenderà quindi i servizi seguenti:

1. Linea Locarno-Camedo (Centovalli-Domodossola),
2. » di Vallemaggia (Locarno-Ponte Brolla-Bignasco),
3. » tramviaria Solduno-Locarno-Muralto-Minusio (TEL),
4. » navigazione sul bacino svizzero del Lago Maggiore.

2. Fabbisogno :

per mettere in assetto perfetto i servizi delle F.R.T. occorrerebbe una spesa totale di Fr. 5.065.000.— di spese; Fr. 3.739.000.— sono ritenute urgenti ed improrogabili, come alla seguente tabella.

IMPORTO DEI LAVORI

	<i>lavori necessari</i>	<i>di cui ritenuti più urgenti e improrogabili</i>
	<i>Totale</i>	
1. Ferrovia di V. Maggia	Fr. 1.523.000.—	Fr. 1.227.000.—
2. Ferrovia Centovalli	» 2.160.000.—	» 1.130.000.—
3. Navigazione Lago Maggiore	» 1.132.000.—	» 1.132.000.—
4. Cassa autonoma pensione	» 250.000.—	» 250.000.—
	<u>Fr. 5.065.000.—</u>	<u>Fr. 3.739.000.—</u>
I lavori urgenti importano una spesa di		Fr. 3.739.000.—
Il piano di risanamento tecnico, considerato nel messaggio del 3 gennaio 1950, si limita ad una spesa di . . .		Fr. 2.800.000.—
risultano lavori urgenti scoperti per . . .		<u>Fr. 939.000.—</u>

ciò che renderà necessaria una seconda azione. Le Camere federali hanno, nel frattempo, messo a disposizione del Consiglio federale un nuovo credito di 15 milioni per continuare le azioni in favore delle ferrovie secondarie, e su questo credito Fr. 1.100.000.— sono riservati quale contributo supplementare alle F.R.T. Riferiremo più tardi su questa nuova azione.

3. Destinazione dei fondi e contributi di fr. 2.800.000.— :

A) I MEZZI:

Dal messaggio in esame rileviamo che per la I.a azione saranno disponibili i mezzi seguenti:

	<i>Totale nominale</i>	<i>Versamenti effettivi in contanti</i>
Confederazione	Fr. 1.500.000.—	Fr. 1.451.100.—
Cantone e Comuni	» 600.000.—	» 531.051.—
Società FRT/LPB	» 700.000.—	» 817.849.—
Totale	<u>Fr. 2.800.000.—</u>	<u>Fr. 2.800.000.—</u>

Le somme che la Confederazione (Fr. 48.900.—) ed il Cantone ed i Comuni (Fr. 68.949.—) *assieme* Fr. 117.849.— compenseranno coi loro crediti per prestiti « soccorso di guerra », deducendoli dalle loro prestazioni in contanti, dovranno essere forniti in più dalla Società, la quale, invece di soli Fr. 700.000.— dovrà mettere a disposizione in contanti Fr. 817.849.— affinché il finanziamento di questa prima azione sia completo.

Questa operazione sarà possibile grazie ai mezzi accumulati durante gli esercizi eccezionalmente favorevoli dell'ultima guerra presso la L.P.B., come già abbiamo riferito.

B) LA DESTINAZIONE:

Sempre seguendo il messaggio vediamo che i fondi liquidi a disposizione, saranno utilizzati per i miglioramenti tecnici come segue:

Fr. 784.000.— per la ferrovia di Vallemaggia
» 681.000.— per la ferrovia delle Centovalli
» 1.085.000.— per il servizio di navigazione
» 250.000.— per il risanamento della Cassa Pensione del personale
<u>Fr. 2.800.000.— Totale</u>

Per i particolari facciamo riferimento al messaggio.

Questa destinazione, studiata in ogni minimo particolare, è stata fatta col pieno consenso delle Autorità federali che controllano le ferrovie private tanto dal punto di vista tecnico quanto da quello finanziario, e coll'approvazione della Commissione speciale di periti, che sovrintende all'applicazione della legge federale del 3 aprile 1939.

Per quanto concerne il *servizio di navigazione* che è stato riconosciuto di capitale importanza nel quadro del riordinamento delle imprese di trasporto del locarnese, la spesa maggiore è rappresentata dall'acquisto dei natanti:

Fr.	700.000.—	motonave « <i>Delfino</i> »
»	172.000.—	motonavi « <i>Fortuna</i> » e « <i>Traviata</i> »
Fr.	872.000.—	

che già assorbe l'intero credito di Fr. 825.000.— previsto nel piano.

Il cantiere navale costerà Fr. 260.000.—, ed esso rappresenta un'opera indispensabile.

Finora il servizio di navigazione sul Lago Maggiore, eccettuato qualche motoscafo privato, era effettuato con natanti italiani, facenti capo ai cantieri d'oltre confine. Le esperienze delle ultime due guerre e dei regimi straordinari d'oltre confine, hanno dimostrato l'assoluta necessità di disporre di *natanti svizzeri*, capaci di effettuare un servizio indipendente sul bacino svizzero, e dato il caso, anche oltre. E ciò anche per poter esigere la reciprocità in materia di concessioni sul bacino italiano.

Sulla voce « *servizio di navigazione* » la Confederazione ha già accordato anticipi per complessivi Fr. 825.000.—, riconoscendo così l'urgenza e l'importanza di questo servizio. L'ultima motonave, « *Il Delfino* » è entrato in servizio da alcune settimane, ed al collaudo ha dato i migliori risultati.

Il capitale sociale della nuova Società F.R.T.

E' ormai superfluo esaminare in dettaglio le diverse situazioni del *capitale sociale* secondo i diversi progetti ed i diversi piani di risanamento.

Riteniamo tuttavia interessante riportare per confronto alcuni dati sommarî:

1. Situazione effettiva al 31. XII. 1944 :		Capitale Azioni
a) Locarno-Camedo (FRT)	Fr. 3.236.000.—	
b) Locarno-Ponte Brolla Bignasco	Fr. 1.131.920.—	Fr. 4.367.920.—
2. Progetto preliminare 5. II. 1945:		
a) Nuove azioni privilegiate della Confederazione	Fr. 500.000.—	
b) Invariato il precedente capitale azioni delle due Società FRT-LPB (abbuono Fr. 720.—)	Fr. 4.367.920.—	Fr. 4.867.200.—
3. Progetto Ufficio fed. Trasporti 15. XI. 1946 :		
a) Confederaz. azioni privil.	Fr. 600.000.—	
b) Cantone e Comuni, idem	Fr. 600.000.—	Fr. 1.200.000.—

c) *Azioni ordinarie*

— Tutto il vecchio capitale (abbuono Fr. 720.—)	Fr. 4.367.200.—		
— Conversione delle obbligazioni I.o grado FRT	Fr. 733.000.—	Cantone	
Fr. 444.000.—	Comune		
Fr. 1.177.000.— al 75 %			
(882.750 / perdita 350.—)	Fr. 882.400.—		
	Fr. 5.249.600.—	Fr. 5.249.600.—	Fr. 6.449.600.—

4. Progetto definitivo 3. I. 1950 messaggio suppl. :

		A) Progetto 3.1.1950	B) Variante definitiva
<i>Azioni privilegiate di I.o grado:</i>			
1. Confederaz.	Fr. 600.000.—		Fr. 600.000.— Confed.
2. Cantone	Fr. 600.000.—		Fr. 300.000.—)
			Fr. 547.500.—) Cantone
3. Comuni	Fr. 595.500.—		Fr. 300.000.—)
4. Privati	Fr. 615.000.—	Fr. 2.692.500.—	Fr. 330.000.—) Comuni
			Fr. 44.640.—)
			Fr. 571.280.— Fr. 2.693.420.—
<i>Azioni privilegiate II.o grado</i>			
1. Cantone	Fr. 1.153.800.—		Fr. 201.900.— Cantone
			Fr. 106.000.— Comuni
2. Privati	Fr. 846.200.—	Fr. 2.000.000.—	Fr. 1.692.100.— Privati
			Fr. 2.000.000.—
<i>Azioni ordinarie:</i>			
1. Privati		Fr. 1.758.300.—	Fr. 1.752.000.—
Totali		Fr. 6.450.800.—	Fr. 6.445.420.—

OSSERVIAMO:

ad 2) *Progetto preliminare*: Capitale azione Fr. 4.867.200.—

In questa soluzione era integralmente mantenuto, in ogni forma, grado e privilegio, il vecchio capitale azioni di Fr. 4.367.200.—
e venivano aggiunti Fr. 500.000.—
per le azioni privilegiate riservate alla Confederazione,
ottenendosi così un totale di Fr. 4.867.200.—

Da osservare che, con questa soluzione, il Cantone non riceveva nuove azioni; per la sua nuova prestazione di Fr. 600.000.— avrebbe ricevuto delle obbligazioni ipotecarie al 3.50 %, interesse variabile.

ad 3) *Progetto 15 novembre 1946*:

Esaminandosi il progetto preliminare di cui sopra, risultò l'opportunità di rafforzare la posizione degli Enti Pubblici in seno alla nuova Società, aumentando la loro partecipazione al Capitale Azioni, e la loro rappresentanza nel Consiglio di Amministrazione.

Venne quindi concordato di assicurare agli *Enti Pubblici* (Confederazione, Cantone e Comuni) il 50 % del Capitale azioni, ed a questo fine il Cantone si dichiarò disposto di ricevere, invece dei Fr. 600.000.— in obbligazioni, l'equivalente in azioni privilegiate, come la Confederazione. Ciò essendo però ancora insufficiente. Per raggiungere la desiderata quota del 50 % del Capitale Azioni fu necessario prevedere la conversione di *obbligazioni* in azioni, come segue:

Cantone	Fr. 733.000.—	obbligaz. Locarno-Camedo, di I.o grado	
Comuni	Fr. 444.000.—	idem, idem	
Totale	Fr. 1.177.000.—	di obbligazioni	
che vennero convertite al 75 % ottenendo			Fr. 882.750.— di Azioni
— Perdita per le frazioni			Fr. 350.—
e risultò così una nuova quota <i>capitale Azioni</i> di			Fr. 882.400.—
Va attribuito al Cantone ed ai Comuni.			

Questo progetto prevedeva il *rango privilegiato* solo per le *nuove azioni* della Confederazione e del Cantone, per complessivi Fr. 1.200.000.—.

Per tutte le altre azioni primitive di Fr. 4.367.200.— era prevista la trasformazione in *azioni ordinarie*, e così pure erano considerate quali azioni ordinarie i Fr. 882.400.— di azioni provenienti dalla succitata conversione di obbligazioni del Cantone e dei Comuni. Su questa conversione gli enti pubblici perdono il 25 % del valore nominale delle obbligazioni convertite ammontanti a Fr. 1.177.000.—: la perdita di Fr. 294.600.— venne però computata a favore del Cantone per completare la sua prestazione, che, in base alla legge, deve essere almeno eguale a quella della Confederazione. Nel caso concreto di questa I.a azione, rileviamo che le prestazioni del Cantone superano di Fr. 270.000.— la prestazione totale della Confederazione: questa eccedenza, ed altri importi che specificheremo più innanzi, dovranno essere conteggiate a favore del Cantone in occasione della II.a azione.

Praticamente l'operazione più importante prevista in questo progetto, sul *Capitolo Azioni* era la trasformazione in *Azioni ordinarie* di tutte le azioni vecchie. Ciò venne però deciso in modo unilaterale, senza sentire gli azionisti, anzi contro gli accordi con essi conclusi.

In sede di trattative, non solo avevasi esplicitamente ammesso che le azioni privilegiate FRT avrebbero conservato il loro grado e privilegio, pari a quello dei Fr. 1.200.000.— di nuove azioni, ma venne anche esplicitamente riconosciuto che i Fr. 615.920.— di azioni privilegiate di I.o grado della L.P.B. avrebbero goduto di privilegio pari a quello delle citate azioni privilegiate F.R.T.

Nel progetto 15 novembre 1946 presentato dall'Ufficio federale dei trasporti, il privilegio venne previsto solo per i Fr. 1.200.000.— azioni nuove della Confederazione e del Cantone, mentre tutte le altre azioni erano considerate solo quali *Azioni ordinarie*. Questa proposta venne subito contestata dagli interessati. Di questa situazione l'Ufficio federale dovette tenerne calcolo nel progetto del 3 gennaio 1950.

Per quanto concerne la rappresentanza degli *Enti Pubblici* nel nuovo Consiglio d'Amministrazione, le F.R.T. si dichiararono d'accordo di concedere agli *Enti Pubblici* (Confederazione, Cantone e Comuni) 6 seggi sopra 11 nel nuovo Consiglio, come vedremo più innanzi.

ad 4) *Progetto definitivo 3 gennaio 1950:*

Il totale del Capitale Azioni è previsto in Fr. 6.450.800.— corrispondente quasi esattamente a quello previsto nel precedente progetto del 15 novembre

1946 e che ammontava a Fr. 6.449.600.— (la piccola differenza di Fr. 1.200.— dipende dal differente taglio delle azioni e dalle rispettive frazioni, che vanno abbandonate nella trasformazione).

In questo nuovo progetto si è tenuto conto degli impegni presi durante le trattative, e di conseguenza vennero ripristinati i gradi principali, assegnando ad ognuno di essi le azioni rispettive.

Vennero per contro trasformate in *azioni ordinarie* le partecipazioni seguenti:

CANTONE:	Fr. 486.000.—)	Azioni II.o grado L.C.
	Fr. 197.840.—)	» ord. L.P.B.
COMUNI:	Fr. 12.000.—)	Azioni di I.o grado L.C.
	Fr. 100.000.—)	» di II.o grado L.P.B.
PRIVATI:	Fr. 88.000.—)	Azioni di I.o grado L.C.
	Fr. 650.000.—)	» di I.o grado L.C.
	Fr. 218.160.—)	» di II.o grado L.P.B.
	<u>Fr. 1.752.000.—</u>	<i>Totale</i>

In seguito ad una verifica delle azioni attualmente in circolazione e di quelle che devono essere emesse in base al piano di risanamento in esame, è risultata una lieve differenza e di conseguenza il Consiglio di Stato ha rettificato e precisato la situazione con la sua lettera 6 febbraio 1950 indirizzata alla nostra Commissione.

La nuova ripartizione del Capitale Azioni risulta come segue (vedi lettera citata a pag. 2 e 3):

1. *Azioni privilegiate di I.o grado:*

a) nuove Azioni:	Confederazione	Fr. 600.000.—	
	Cantone	Fr. 300.000.—	
	Comuni	Fr. 300.000.—	Fr. 1.200.000.—

b) *Conversione di obbligazioni:*

Fr. 1.177.000.— al 75 %			
	Cantone	Fr. 547.500.—	
	Comuni	Fr. 330.000.—	Fr. 877.500.—

c) *Conversione obbligazioni:*

Interessi arretrati dei Comuni e privati
effettuata in precedenti risanamenti (L.P.B.):

Comuni	Fr. 44.640.—	
Privati	Fr. 571.280.—	Fr. 615.920.—
Totale azioni privilegiate di I.o grado		<u>Fr. 2.693.420.—</u>

2. *Azioni privilegiate di II.o grado:*

Azioni privilegiate F.R.T. concesse per crediti chirografari con il concordato del 1937, che ora dal I.o grado passano al II.o grado di privilegio, dopo una precedenza di azioni privilegiate di I.o grado di Fr. 2.639.420.—:

Cantone	Fr. 201.900.—	
Comuni	Fr. 106.000.—	
Privati	Fr. 1.692.100.—	Fr. 2.000.000.—

3. *Azioni ordinarie:*

(Vedi dettaglio a pag. 10) Fr. 1.752.000.—

La partecipazione al Capitale Azioni:

Appare dalla citata lettera del Consiglio di Stato alla Gestione, come segue:

Confederazione	Fr. 600.000.—	=	9,3 %
Cantone	Fr. 1.733.240.—	=	26,9 %
Comuni	Fr. 892.640.—	=	13,8 %
Privati	Fr. 3.219.540.—	=	50 %
Totale	Fr. 6.445.420.—	=	100 %
Gli Enti Pubblici disporranno di	Fr. 3.225.880.—	=	50 %
gli Enti Privati di	Fr. 3.219.540.—	=	50 %
	Fr. 6.445.420.—	=	100 %

Debito consolidato :

A fine 1944 esistevano i seguenti debiti per obbligazioni:

Locarno - Camedo	Fr. 1.459.000.—
L.P.B.	Fr. 799.550.—
T.E.L.	Fr. 238.500.—
Totale	Fr. 2.497.050.—

Del prestito Locarno-Camedo di Fr. 1.459.000.— vennero convertite in azioni le obbligazioni seguenti:

Cantone	Fr. 733.000.—	
Comuni	Fr. 444.000.—	Fr. 1.177.000.—

resterebbero in circolazione le obbligazioni F.R.T. private per Fr. 282.000.—

Le obbligazioni L.P.B. da Fr. 799.550.—
si riducono a fine anno 1948 a Fr. 788.250.—e le Obbligazioni T.E.L. da Fr. 238.500.—
si riducono a Fr. 209.100.—Il debito Obbligazioni
appare ridotto a fine 1948 a Fr. 1.279.350.—A fine 1944 il debito Obbligazioni ammontava a Fr. 2.497.050.—
» » 1948 » » » » Fr. 1.279.350.—diminuzione Fr. 1.217.700.—
di cui per conversione in Azioni Fr. 1.177.000.—

risultano le obbligazioni rimborsate dal 1944/48 in Fr. 40.700.—

All'art. 6 del progetto di convenzione risultano i prestiti seguenti:

Fr. 794.150.— L.P.B.
Fr. 275.000.— F.R.T.

Fr. 1.069.150.—

più Fr. 216.700.— per 3 prestiti T.E.L.

Totale Fr. 1.285.850.— contro Fr. 1.279.350.— indicati qui sopra. La discordanza proviene dal fatto che il conteggio del progetto tien conto delle situazioni precedenti, ed il nostro di quello a fine 1948: la differenza di Fr. 6.500.— è rappresentata dagli ammortamenti eseguiti nel frattempo, così che tenuto conto di questo fattore, i calcoli ed i dati concordano esattamente.

Fatti questi confronti fra le diverse soluzioni che vennero prospettate, appare che l'ultima variante 1950 tiene conto in equa misura di tutti gli interessi, ed assicura agli Enti pubblici una partecipazione sicuramente proporzionata al sacrificio che essi stanno per assumere.

E' stato posto l'interrogativo se dagli azionisti privati non potevasi pretendere sacrificio maggiore.

Ma lo spirito della legge federale, che vuole l'aiuto alle ferrovie secondarie, non vuole l'esclusione o la decapitazione degli azionisti, siano essi Enti pubblici o privati. Con l'aiuto federale in parola si vuole raggiungere in primo luogo il *rinnovamento tecnico delle ferrovie secondarie*, in modo da trasformarle nuovamente in *strumenti validi e utili* alla pubblica economia: le ferrovie così rinnovate dovrebbero migliorare i risultati d'esercizio, poter assicurare in proprio la vitalità dell'impresa, costituire eventuali riserve, in modo da non più obbligare gli enti pubblici a dover intervenire ad ogni piè sospinto a coprire disavanzi onde assicurare un pubblico servizio.

L'azione di risanamento non esclude la possibilità di distribuire eventuali futuri dividendi al capitale privato, se le condizioni di bilancio delle imprese risanate dovesse permetterlo.

In questo risanamento delle F.R.T., gli Enti pubblici, senza che le loro prestazioni superino la normalità, si assicurano il 50 % del Capitale Azioni e la maggioranza nel Consiglio d'Amministrazione. In nessun altro caso di azione federale, vennero finora ottenuti concessioni simili. Tutto ciò comporterà però per gli Enti pubblici responsabilità non indifferenti.

L'esame della sottocommissione

La sottocommissione ha esaminato e confrontato i diversi progetti, giungendo alle risultanze che abbiamo esposto nei capitoli precedenti.

La *soluzione definitiva* prospettata nel messaggio complementare del 3 gennaio con le rispettive rettifiche del Consiglio di Stato incontra la nostra piena adesione.

Tuttavia la sottocommissione ha esaminato ancora alcuni aspetti particolari, sui quali riferiamo brevemente:

1. Accertamento dei privilegi delle azioni :

nel messaggio del 1947 non era indicato in cosa consisteva il privilegio che si intendeva assicurare alle azioni privilegiate.

Nel messaggio 3. 1. 50 il Lod. Consiglio di Stato precisa chiaramente, a pag. 3, la portata dei privilegi prospettati e che consentono in una differenziazione del diritto al dividendo come segue :

- a) dividendo preferenziale, non cumulativo, del 2%, per le azioni privilegiate di I. grado;
- b) dividendo non cumulativo del 2% per le azioni privilegiate di II. grado;
- c) dividendo non cumulativo del 2% al massimo, da riportarsi in parti eguali, a tutto il capitale azioni privilegiato, e ordinario.

Questo regolamento dovrà essere fissato nello Statuto.

Venne anche discussa la opportunità di diminuire ancora maggiormente l'importanza delle azioni privilegiate di II. grado, prevedendo un dividendo preferenziale cumulativo per 3 anni a favore delle azioni di I. grado.

Non si ritiene di poter proporre una soluzione simile, eccessivamente gravosa ed odiosa, ma anche di scarsa portata pratica. Difatti la statistica dei risultati d'esercizio del ventennio 1928 - 1947 per le due ferrovie dà una eccedenza media di introiti di fr. 122.113.—, mentre che per poter ripartire un

dividendo del 2% alle azioni privilegiate di I. grado, occorre attualmente una eccedenza di introiti di fr. 220.505.— (Esclusa la gestione delle Tramvie).

Un certo incoraggiamento deve pure essere lasciato anche al capitale privato.

Del resto alquanto scarse sono le prospettive per una ripartizione di dividendo, data la necessità che gli si presenta di adeguare parecchie spese all'attuale situazione: citiamo l'assestamento della Cassa Pensione, la revisione dell'Organico degli impiegati, il problema del miglioramento del servizio e quello della riduzione di talune tariffe per la popolazione delle valli.

Nell'Assemblea gli Enti pubblici col loro diritto di voto del 50% dell'intero capitale Azioni, e nel Consiglio con i loro 6 rappresentanti, avranno i mezzi necessari per impedire eventuali abusi o speculazioni degli azionisti privati, i quali in ambo le sedi, saranno minoranza.

Confidiamo quindi che troverà sempre modo di seguire la via della giustizia e dell'equità.

2. Pool tra gli Enti pubblici.

E' evidente che per poter esercitare la loro influenza all'assemblea generale, dove dispongono del 50% dei voti, gli Enti pubblici devono formare un fronte unico.

Particolarmente Cantone e Comuni devono collaborare strettamente per impedire che al frazionamento delle azioni abbia a permettere decisioni ed operazioni in contrasto con gli interessi degli Enti pubblici interessati.

La Commissione suggerisce due rimedi che dovranno essere studiati ed attuati dal Consiglio di Stato:

a) emissione di Azioni nominative

per la quota parte di fr. 3.225.880.— spettante agli Enti pubblici;

b) creazione di un consorzio o di un Sindacato

tra Cantone e Comuni, per disciplinare la propria partecipazione all'attività della nuova società F. R. T. (diritto di voto nelle assemblee, trapassi di azioni che in caso di alienazione devono essere cedute ad altro Ente pubblico, in modo da non indebolire la partecipazione complessiva del 50% degli Enti pubblici, ecc.).

Possibilmente si otterrà l'adesione anche della Confederazione a questo Consorzio.

Le F. R. T. si sono dichiarate d'accordo con simile consorzio degli Enti pubblici.

3. La rappresentanza degli Enti pubblici nel Consiglio d'Amministrazione nella nuova società.

Il progetto di nuovo Statuto F.R.T. prevede un Consiglio d'Amministrazione di 11 membri, di cui 6 da nominarsi dagli Enti pubblici e 5 dalla assemblea degli Azionisti.

Il relativo articolo (21) contiene la seguente precisa disposizione:

« I rappresentanti degli Enti pubblici saranno singolarmente designati dagli Enti medesimi ».

Non esiste quindi pericolo alcuno che la rappresentanza numerica in parola possa venire ridotta, o che gli azionisti privati possano determinare la scelta e la designazione dei rappresentanti degli Enti pubblici.

Lo Statuto contenente queste disposizioni dovrà essere approvato dall'assemblea prima che il Cantone versi il proprio contributo di cui al messaggio in discussione.

4. Il gruppo delle azioni privilegiate di II. grado.

Si tratta delle 20.000 vecchie Azioni privilegiate di I.o grado delle F.R.T. per un valore di Fr. 2.000.000.— che comunemente si attribuiscono ad un cosiddetto « gruppo francese ».

Dalle informazioni ottenute le citate 20.000 Azioni sarebbero oggi distribuite come segue:

6.042	Azioni al gruppo francese
7.329	» al Consorzio ticinese
2.019	» al Cantone Ticino
713	» alla Città di Locarno
317	» al Comune di Muralto
30	» al Comune di Minusio
3.640	» a privati (circa 110) in occasione del concordato 1937

Totale No. 20.000 Azioni

Il gruppo ticinese venne costituito nel 1932, quando il gruppo francese stanco di continuare ad anticipare fondi per coprire perdite di esercizio, stava disinteressandosi della ferrovia.

Per salvare la Società, il gruppo ticinese acquistò allora, a condizioni che si affermano abbastanza onerose, la metà delle Azioni privilegiate di proprietà del gruppo francese.

Nel 1937, per facilitare il concordato delle F.R.T., il gruppo ticinese cedette gratuitamente ai creditori alcune migliaia di dette azioni, così che oggi esso ne possiede ancora 7239.

Qualora gli Enti pubblici volessero acquistare il 50 % di detto blocco di 7239 Azioni privilegiate, a prezzo di costo, esiste la possibilità di ottenerle. Veda il Consiglio di Stato se ritiene opportuno trattare questo affare: la Commissione non ritiene che lo Stato possa ritrarne vantaggi apprezzabili da simile acquisto dato che la posizione degli Enti pubblici appare ben consolidata secondo l'attuale piano di risanamento.

5. Contratto di fusione.

CONVENZIONE tra Confederazione, Cantone Ticino e le ferrovie F.R.T. e L.P.B.

NUOVI STATUTI

La Commissione ha preso atto, per quanto la concerne, dell'esistenza di questi documenti che completano gli atti della fusione, del risanamento e della riorganizzazione delle F.R.T.

6. La II. azione di risanamento.

Abbiamo già accennato a pagina 15 di questa relazione che si prospetta una II.a Azione supplementare di soccorso alle F.R.T. dato che il nuovo messaggio del Consiglio federale, circa la concessione di un nuovo credito di 15 milioni, già votato dalle Camere federali, riserva un nuovo contributo di Fr. 1.100.000.— a favore delle F.R.T.

Come abbiamo visto i mezzi che vengono messi a disposizione

con la I.a Azione, e che ammontano a	Fr. 2.800.000.—
non bastano a finanziare il programma delle opere più urgenti ed indispensabili, che ammontano a	Fr. 3.739.000.—
esiste quindi uno <i>scoperto</i> di	Fr. 939.000.—
I lavori riconosciuti necessari comportano una spesa totale di Fr. 5.065.000.—, quindi un ulteriore importo scoperto di	Fr. 1.326.000.—
in totale occorrerebbero quindi ancora	Fr. 2.265.000.—

da fornirsi come segue:

50 % =	Fr. 1.100.000.—	dalla Confederazione
50 % =	Fr. 1.100.000.—	dal Cantone e Comuni
Totale	Fr. 2.200.000.—	

La Confederazione è disposta di versare la sua quota parte di Fr. 1.100.000.— in contanti.

Il Cantone ed i Comuni potranno, anche in questa azione complementare, computare *prestazioni* già date alle F.R.T.

Il Cantone ed i Comuni che già tante difficoltà incontrano nel partecipare con Fr. 600.000.— di nuovo denaro liquido alla I.a azione, non possono impegnarsi per ulteriori versamenti in contanti per la II.a azione.

L'art. 1 del progetto di Convenzione prevede che la *maggior prestazione* di Fr. 270.000.— fornita dal Cantone Ticino rispetto al contributo della Confederazione (Fr. 1.770.000.— a Fr. 1.500.000.—) potrà essere computata al Cantone in occasione di una futura azione di soccorso in favore della nuova Società F.R.T.

Ma nel contributo di Fr. 1.500.000.— della Confederazione sono compresi Fr. 200.000.— di interessi, che non comportano controprestazioni da parte del Cantone.

Ed in più, nei concordati 1922 e 1927 della L.P.B. il Cantone ha subito delle perdite per Fr. 650.000.— e di altri Fr. 486.000.— nel concordato 1932 delle F.R.T., somme tutte che si possono offrire alla Confederazione a costituzione della prestazione cantonale.

Riassumendo abbiamo quindi da tener presente, per le ulteriori trattative concernenti la II.a Azione, che le poste seguenti possono essere offerte a copertura delle quote cantonali:

Fr. 270.000.—	maggior prestazione I.a Azione
Fr. 200.000.—	interessi I.a Azione
Fr. 650.000.—	perdite concordati L.P.B.
Fr. 486.000.—	perdite concordati F.R.T.
Fr. 1.606.000.—	in totale

Potrebbe sorgere, a questo punto la domanda: perchè il Cantone non ha fatto valere queste sue prestazioni anteriori già in sede di I.a Azione? La risposta è facile: per *assicurare il rinnovamento tecnico*, occorreva un minimo di *nuovo denaro liquido* ciò che rendeva necessario il versamento in contanti di Fr. 600.000.— da parte del Cantone e dei Comuni, in più dei Fr. 1.500.000.— versati dalla Confederazione.

Anche nella II.a Azione sarebbe necessario un nuovo contributo in contanti del Cantone e dei Comuni, ma ormai ciò rappresenta un onere eccessivo, che ragionevolmente non possiamo caricare agli Enti pubblici locali. Le F.R.T. faranno bene ad insistere a Berna affinché il nuovo contributo di Fr. 1.100.000.— venga loro versato a beneficio dell'economia ticinese, pur non insistendo più su nuovi contributi effettivi da parte del Cantone.

7. Il contributo a carico dei Comuni.

La Commissione approva le proposte del Consiglio di Stato nel senso di chiamare i Comuni interessati a partecipare in misura del 50 % al sacrificio imposto al Cantone.

Il contributo cantonale di Fr. 600.000.— va quindi ripartito come segue:

- Fr. 300.000.— al Cantone
- e Fr. 300.000.— ai Comuni

I nuovi criteri di riparto della quota fra i singoli Comuni indicati nel messaggio, sono equi e permetteranno sicuramente di stabilire un riparto sopportabile.

I Comuni riceveranno per il rispettivo contributo una proporzionata interessenza nel capitale azioni della nuova Società. Data la nuova funzione che gli Enti pubblici saranno chiamati a svolgere in seno alla nuova impresa, non dubitiamo che essi accetteranno di buon grado il nuovo sacrificio che son chiamati a compiere nell'interesse generale.

8. Esonero dal pagamento delle imposte cantonali e comunali.

Nel nuovo piano di finanziamento del 3 marzo 1949, alla cifra 5, è prevista la clausola dell'esonero dalle imposte cantonali e comunali.

Il Consiglio di Stato con suo ufficio 14 aprile 1949 ha chiesto lo stralcio di questa clausola, ed il silenzio dell'Autorità federale può essere interpretato quale adesione.

La questione non ha però grande importanza, in quanto questa materia è già regolata dalla legge cantonale del 24 gennaio 1902, all'art. 15, dove già si prevede l'esonero tanto per l'imposta cantonale quanto per quella comunale fin tanto che la ferrovia non distribuirà un dividendo superiore al 3 %. Caso questo che per le F.R.T. non potrà verificarsi se non in casi assolutamente eccezionali, oggi impensabili.

CONCLUSIONI

Il risanamento (fusione) delle ferrovie regionali ticinesi (F.R.T. e L.P.B.) ed il loro rinnovamento tecnico assume sicuramente una importanza tale da giustificare pienamente i sacrifici richiesti agli Enti pubblici.

La decisione di questi ultimi di assicurarsi la possibilità di partecipare con maggiore competenza e diritto alla futura attività dell'importante azienda e di assicurare così un servizio pubblico che risponda sempre meglio ai bisogni della popolazione e della nostra economia, esige la garanzia che la loro azione potrà sempre svolgersi nelle condizioni favorevoli raggiunte con l'accordo in discussione. Dovrà pertanto essere assicurata agli Enti pubblici:

- 1) la maggioranza nel Consiglio d'Amministrazione,
- 2) la eguaglianza (50 %) nel possesso del capitale azioni.

1. Revisione dello Statuto :

Il nuovo articolo 21 riceverà la seguente redazione:

«La Società è amministrata da un Consiglio d'Amministrazione composto di 11 membri, nominati dall'assemblea generale.

Gli Enti pubblici, Confederazione, Cantone e Comuni, saranno rappresentati nel Consiglio da 6 membri e gli azionisti privati da 5.

I rappresentanti degli Enti pubblici saranno singolarmente nominati dagli Enti medesimi.

I rappresentanti degli azionisti privati saranno nominati dall'assemblea generale su designazione degli azionisti privati stessi, avuto riguardo ai diversi gruppi di azioni (privilegiate di I.o, di II.o grado ed ordinarie).

I membri del Consiglio stanno in carica tre anni e sono sempre rieleggibili ».

L'approvazione di questo articolo e la sua inclusione nel nuovo Statuto, è una *condizione assoluta* che la Commissione ritiene di dover porre.

Inoltre per impedire che queste concessioni vengano modificate senza sufficienti garanzie, bisognerà far aggiungere una disposizione (nuovo articolo) nel senso che per la revisione dello Statuto e specialmente dell'art. 21 succitato, occorrerà una maggioranza qualificata di almeno due terzi delle azioni.

2. Consorzio (pool, sindacato) delle azioni :

La unità di direttive e d'azione degli Enti pubblici è una condizione essenziale per la salvaguardia dei diritti pubblici in una società dove gli interessi privati sono egualmente rappresentati.

La Commissione invita quindi il Consiglio di Stato a voler promuovere la costituzione di un consorzio fra gli Enti pubblici in modo da assicurare agli stessi, in ogni tempo, la partecipazione del 50 % al capitale azioni, e per disciplinare il relativo diritto di voto nelle assemblee generali. Una prima misura — da considerarsi quale condizione inderogabile — e che faciliterà il controllo delle azioni e la costituzione di un simile consorzio, è la *emissione di azioni nominative per tutto il capitale azioni spettante agli Enti pubblici* (Confederazione, Cantone e Comuni).

Il Consiglio di Stato concorderà poi con gli Enti interessati la norme per disciplinare il diritto di voto e la eventuale cessione, vendita e trapasso delle azioni nominative in modo da impedire che l'attuale compartecipazione del 50 % nel capitale sociale venga intaccata o ridotta.

PROPOSTA:

Con queste proposte e raccomandazioni, la Commissione della Gestione propone all'onorando Gran Consiglio di voler approvare il disegno di decreto legislativo annesso al messaggio No. 48 S del 3 gennaio 1950.

per la Commissione della Gestione:

Janner, relatore

Cattori — Fedele — Ghisletta — Jolli

Masina — Monti — Pedimina —

Pellegrini A. — Tatti.