

RAPPORTO

della Commissione della Gestione

sul messaggio 11 febbraio 1955 concernente la concessione di un contributo a favore della Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno

(del 15 giugno 1955)

Come già in altre occasioni, le Ferrovie Regionali Ticinesi (F.R.T.) hanno chiesto alla Confederazione:

- a) di assumere il disavanzo dell'esercizio della navigazione sul Lago Maggiore degli anni 1951 e 1952 ammontante a Fr. 64.881,— (Fr. 40.127,— per il 1951 e Fr. 24.754,— per il 1952);
- b) di assumere il disavanzo del complesso dell'azienda (navigazione, linea ferroviaria Vallemaggia, linea Locarno-Camedo, tramvie locarnesi) dell'esercizio 1953 ammontante a Fr. 103.892,—.

Per quanto concerne il *disavanzo dell'esercizio 1953* delle aziende riunite la domanda ha fondamento legale sul decreto federale del 3 ottobre 1951 circa l'aiuto temporaneo alle imprese di trasporto e di navigazione, che prevede appunto per la copertura dei disavanzi di esercizio l'intervento della Confederazione nella misura del 50 % a condizione che i Cantoni interessati facciano altrettanto.

Per quanto concerne il *disavanzo dell'esercizio della Navigazione degli anni 1951 e 1952*, la domanda trova il suo fondamento legale nel decreto federale del 27 ottobre 1949 relativo al fondo di compensazione delle imprese ferroviarie e di navigazione ed al relativo regolamento 17 ottobre 1950 del Dipartimento federale delle poste e ferrovie.

Dispone questo regolamento all'art. 8 che il fondo assume *al massimo* il 50 % del disavanzo di esercizio ritenuto che il resto vada a carico dei Cantoni interessati.

In un primo tempo Confederazione e Consiglio di Stato avevano ritenuto di non poter concedere questo sussidio perchè l'ampia azione di soccorso conclusasi nel 1952 aveva fra altro posto come condizione la fusione generale delle società e degli esercizi delle diverse linee di trasporto, in modo che gli eventuali avanzi dell'uno potessero compensare i disavanzi di altri; e perchè di fatto negli anni 1951 e 1952 l'esercizio delle linee di Vallemaggia e Locarno - Camedo aveva dato un avanzo superiore alla perdita della navigazione.

Senonchè la Società ritenne di dover insistere, specialmente per il fatto che nel corso del 1954, a seguito dell'intervento dell'Ufficio di conciliazione, migliorò sensibilmente le condizioni di remunerazione del personale, con effetto retroattivo al 1. gennaio 1954 e col risultato di esaurire ogni sua riserva di denaro liquido; anche perchè gli utili degli eccezionali esercizi 1951 e 1952 erano stati investiti in indispensabili rinnovamenti. La Società dovette far presente che, essendo ormai cessati gli introiti occasionali dipendenti dai lavori della Maggia, vi è da attendersi poco di buono anche a proposito dei risultati degli anni 1954 e successivi. Richiamava poi essa l'art. 9 del citato regolamento del 17 ottobre 1950 in base al quale « i servizi di navigazione appartenenti ad imprese ferroviarie e da esse amministrati come imprese accessorie, sono considerati come imprese indipendenti ».

Confederazione e Consiglio di Stato sono perciò rinvenuti sulle loro decisioni.

La Confederazione è disposta a sopportare il 40 % dei disavanzi 1951/52 a condizione che il Cantone assuma l'ulteriore 60 % e cioè Fr. 38.930,—. Il Consiglio di Stato ha dichiarato il suo consenso in Commissione della Gestione. La maggioranza della Commissione ha quindi aderito all'estensione del contributo anche ai disavanzi della navigazione degli anni 1951/1952, segnatamente per le seguenti considerazioni :

Non vi è da meravigliarsi che una azienda che esercisce ferrovie di carattere locale e di raccordo, non riesca a chiudere gli esercizi in pareggio e tantomeno a far luogo ai necessari rinnovamenti delle linee e del materiale. Sono abbondanti nella Svizzera gli esempi in proposito. Ciononostante una tale azienda presenta un rilevante interesse pubblico e per rendersene conto basta considerare che l'importo di ca. un milione e mezzo, costituito dagli incassi annuali delle FRT, rappresenta il corrispettivo di trasporti dei quali i cittadini hanno ritenuto necessario di usufruire.

E' in corso una nuova azione di risanamento generale, nella quale viene esaminata la cessione dell'esercizio della navigazione sul Lago Maggiore a una società italiana con relativa vendita dei natanti.

Con il ricavo di tale vendita e con alcuni altri milioni che Confederazione ed enti pubblici dovranno mettere a disposizione, potranno finalmente essere modernizzati linee e convogli ferroviari. Confederazione, Cantone e Comuni potranno decidere entità e forma di tale azione, dopo che avranno anche a disposizione le perizie in corso di allestimento tanto sulla parte tecnica come sulla parte organizzativa delle F.R.T. Nel frattempo non resta che di tenere in vita la Società, perchè ognuno può rendersi conto delle svariate disastrose conseguenze di ogni natura che l'insolubilità e la relativa cessazione dell'esercizio potrebbero comportare. Non rimane quindi che di mettere nel frattempo a disposizione della Società i mezzi liquidi necessari per tirare avanti. Poichè la Confederazione è disposta a sopportare circa metà dell'onere, il Cantone non può rifiutarsi di aggiungervi la sua parte. Si può anche ragionare nel senso che, indipendentemente dalla situazione di cassa e dalla possibilità della società di procurarsi in questo momento i mezzi liquidi indispensabili per pagare personale e forniture in altro modo, quello che avremo dato in questo momento alla società diminuirà lo sbilancio da colmare in occasione dell'azione di risanamento generale.

Gli enti pubblici avevano al momento della sistemazione del 1952 e avranno nuovamente in occasione della decisione sul prossimo risanamento, l'opportunità di decidere se assumere in proprio il controllo e l'esercizio effettivo delle F.R.T., oppure se lasciare che l'iniziativa privata, se pur non corre i rischi dei disavanzi, cerchi almeno di limitarli a tutto vantaggio degli enti pubblici che, in fin dei conti, devono sopportarli.

L'attuale sussidio per coprire i disavanzi del 1951/1952 può anche essere considerato come opera sociale, perchè serve a compensare la Società per quanto essa deve versare con effetto retroattivo al proprio personale per remunerarlo in modo un po' meno sproporzionato in confronto del personale che ha la fortuna di essere al servizio di enti pubblici.

La Commissione si è posto il problema se valga la pena che il Cantone si rivalga in parte sui Comuni della regione ed è arrivata alla conclusione che non conviene disturbare i Comuni per l'attuale azione relativamente piccola, onde poterli poi con maggiore giustificazione chiamare a partecipare al risanamento generale.

Quanto alla forma, in considerazione dell'urgenza, la Commissione della Gestione ha ritenuto non fosse necessario un complemento di messaggio del Consiglio di Stato ma che potesse essa, d'accordo con il Consiglio di Stato, completare il progetto di decreto legislativo.

Con queste osservazioni la Commissione della Gestione propone al Gran Consiglio di approvare la concessione di un contributo a favore delle Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno come al decreto legislativo che segue.

Per la Commissione della Gestione :

A. Caroni, relatore

Borella A. — Bottani — Ferretti —
Ghisletta — Jolli — Menlini — Pa-
gani — Pellegrini A. — Pellegrini P.
— Tatti — Zeli

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la concessione di un contributo
a favore della Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 11 febbraio 1955 n. 532 del Consiglio di Stato;
visto il rapporto 15 giugno 1955 della Commissione della Gestione;
visti i decreti federali 27 ottobre 1949 e 3 ottobre 1951 nonché il regolamento
17 ottobre 1950 del Dipartimento federale poste e ferrovie concernenti soccorsi
temporanei a talune imprese private ferroviarie e di navigazione per mantenerne
l'esercizio,

decreta :

Art. 1. — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare alla Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno per la copertura di disavanzi d'esercizio i seguenti contributi :

— per l'esercizio 1951	Fr. 24.077,—
— per l'esercizio 1952	Fr. 14.853,—
— per l'esercizio 1953	Fr. 51.947,—

Art. 2. — I contributi vanno iscritti alle uscite effettive del Dipartimento delle finanze : Soccorso alle imprese di trasporto - per i relativi esercizi.

Art. 3. — Il presente decreto, non essendo di carattere obbligatorio generale, entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi del Cantone.

