

RAPPORTO

della Commissione della Gestione
sul messaggio 30 gennaio 1959 concernente il secondo periodo
di risanamento della ferrovia delle Centovalli

(del 4 maggio 1959)

Le proposte illustrate nel messaggio 30 gennaio 1959 costituiscono esecuzione del piano generale di risanamento tecnico, finanziario e amministrativo per le Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT) stato allestito dall'Ufficio federale dei trasporti e già stato approvato dal Gran Consiglio con decreto 26 giugno 1957.

In quell'occasione il Gran Consiglio esaminò le diverse questioni di principio e, scartando l'idea dello smembramento della società, ammise invece l'opportunità di concentrare quanti più possibili servizi pubblici di trasporto nelle mani delle FRT, aggiungendo anzitutto il servizio automobilistico Locarno-Brissago;

ammise inoltre l'opportunità che lo Stato, insieme ad altri enti pubblici, assumessero l'effettiva responsabilità dell'amministrazione delle FRT;

accordò un credito di mezzo milione che, aggiunto al mezzo milione versato dai Comuni e al milione messo a disposizione dalla Confederazione permetteva di iniziare il risanamento tecnico del tratto svizzero della Locarno-Domodossola.

Non era possibile a quel momento votare i crediti per l'intero finanziamento del riassetto della Locarno-Domodossola, nè quelli per il riassetto della linea Vallemaggia, perchè la Confederazione era in attesa della nuova legge sulle ferrovie.

Entrata in vigore con il 1. luglio 1958 la nuova legge federale sulle ferrovie, Cantone e Confederazione sono ora in grado di disporre del denaro necessario.

Come risulta dal messaggio del Consiglio di Stato, occorre ancora procurare il finanziamento di quattro milioni e mezzo per la realizzazione del programma già approvato nel 1957, completato con l'aggiunta di due ulteriori elettrotreni articolati, essendo nel frattempo apparso inopportuno riassetto le vecchie automotrici.

Il messaggio raggruppa in 11 capitoli le opere e acquisti per l'importo di quattro milioni e mezzo. Tenendo conto del fatto che la società è ormai amministrata da rappresentanti degli enti pubblici, possiamo fare fiducia a quella elencazione.

Benchè la partecipazione normale della Confederazione sia prevista nella misura del 50 %, per questo speciale caso la Confederazione accetta di aumentare il suo contributo al 66,66 % della spesa totale.

Tenendo conto che sono a disposizione gli importi degli ammortamenti degli anni 1956-1957 e 1958 (Fr. 550.000,—) e tenendo conto dei % assunti dalla Confederazione (Fr. 2.660.000,—), rimangono Fr. 665.000,— da fornire dal Cantone e altrettanti da fornire dai Comuni.

Votando quindi un credito di Fr. 665.000,— a carico del Cantone, permettiamo di spendere 4 milioni e mezzo per completamente modernizzare la linea ferroviaria internazionale Locarno-Domodossola.

L'operazione appare quindi come assai vantaggiosa nell'interesse generale del Cantone.

I Comuni non solleveranno certamente difficoltà ad assumere, con la chiave di riparto abituale, i Fr. 665.000,— a loro carico, tanto più perchè sarà l'ultimo sacrificio che saranno chiamati a compiere per assicurare questo importante servizio di trasporti. Infatti gli accordi con la Confederazione prevedono che i futuri disavanzi annuali risultanti da un bilancio comprendente anche gli am-

mortamenti, saranno assunti per $\frac{2}{3}$ dalla Confederazione, mentre soltanto $\frac{1}{3}$ rimarrà a carico del Cantone, che può così rinunciare a far sopportare ai Comuni una parte dello stesso.

Il progetto di decreto non precisa se Cantone, Confederazione e Comuni riceveranno delle azioni della Società quale corrispettivo dei nuovi versamenti, oppure se rimarranno creditori.

Può essere inopportuno gonfiare artificiosamente il capitale, mentre non vi è nulla da cambiare nella proporzione di partecipazione dei diversi enti pubblici al capitale sociale.

Il nuovo contributo potrebbe perciò essere versato o interamente a fondo perso, oppure per una parte, per es. $\frac{2}{3}$, a fondo perso e, per l'altra parte, contro azioni di pari grado con quelle esistenti.

Si rileva infine che il Consiglio di Stato con l'attuale messaggio non fa proposte circa il riassetto o la soppressione della ferrovia della Vallemaggia.

Si può essere d'accordo con questa scissione del problema, in quanto, a proposito della Vallemaggia, i punti di vista dei diversi enti interessati, nonostante l'opinione favorevole al mantenimento della linea ferroviaria espressa dal Gran Consiglio nel 1957, sono tuttora assai divergenti; mentre la completazione della sistemazione delle Centovalli costituisce null'altro che esecuzione delle decisioni di principio già prese, così che un ritardo non si giustifica, anche per non interrompere i lavori in corso.

Per queste considerazioni, la Commissione della Gestione raccomanda al Gran Consiglio di accettare il decreto legislativo come proposto dal Consiglio di Stato.

Per la Commissione della Gestione :

A. Caroni, relatore

Antognini F. — Bernasconi — Borella
— Bottani — Generali — Ghisletta —
Giovannini — Jolli — Olgiati —
Pellegrini A. — Pelli — Rossi-Bertoni
— Verda — Wyler