

Annessi :

48
FINANZE

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente la concessione di un contributo per il risanamento
della Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno

(del 15 ottobre 1947)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

La legge federale del 6 aprile 1939 per il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie o di navigazione stanziò un credito al Consiglio federale di 125 milioni di franchi per permettere alla Confederazione di partecipare al risanamento finanziario delle imprese private ferroviarie o di navigazione oerate che « per la loro importanza economica e militare sono utili alla Svizzera o a una parte considerevole del paese ».

La partecipazione federale presuppone il concorso, in misura almeno uguale, dei Cantoni: in tale concorso è lecito computare le prestazioni cantonali e comunali anteriori.

La stessa legge, nel capo secondo, prevede un altro credito di 15 milioni di franchi destinato ad aiutare imprese non oerate, ma sprovviste dei mezzi necessari a rimettere in efficienza o razionalizzare i loro impianti: gli aiuti del capo secondo sono previsti nella forma del prestito, a condizione che sia provato che ne risulterà un esercizio più economico: i Cantoni devono assumere un onere pari almeno a quello federale, senza possibilità di computo di aiuti anteriori.

Le due azioni sembravano escludere le ferrovie secondarie ticinesi: da un lato poichè queste non potevano vantare importanza di carattere nazionale e dall'altro per il nuovo grave onere che veniva imposto al Cantone.

In seguito apparve la possibilità di un aiuto a linee ticinesi sotto determinate condizioni e in particolare nell'ambito di un raggruppamento o addirittura di una fusione dei diversi tronchi isolati, così da farli assurgere ad importanza maggiore e così da raggiungere determinati vantaggi e miglorie che ne avrebbero facilitato l'esistenza. Si considerò dapprima il gruppo locarnese: in seguito il gruppo luganese. Le trattative sono giunte a compimento e ci permettiamo pertanto di sottoporre a codesto Gran Consiglio la proposta concernente la partecipazione cantonale, per ora, per il gruppo locarnese.

Come già detto, l'art. 1 della legge 6 aprile 1939 stabilisce che l'aiuto del capo primo può essere dato ad imprese che « per la loro importanza economica o militare sono utili alla Svizzera o a una parte considerevole del paese ».

Le ferrovie ticinesi, prese isolatamente, ora non posseggono i requisiti richiesti: lo possono invece vantare se procedono a una concentrazione: le ferrovie del Locarnese riunendo le Ferrovie Regionali Ticinesi, la Locarno-Valle Maggia, le tranvie di Locarno, la navigazione del Lago Maggiore, il servizio automobilistico o trolleybus Locarno-Ascona-Brissago, le ferrovie del Luganese riunendo in una comunità di interessi la Lugano-Tesserete, la Lugano-Cadro-Dino, la Lugano-Ponte Tresa ed eventuali altre minori.

Nella zona locarnese la fusione è apparsa possibile: le Ferrovie Regionali Ticinesi, la Locarno-Valle Maggia, le tranvie locarnesi e la società di navigazione hanno già amministrazioni in comune; l'aggiunta del servizio automobilistico o trolleybus Locarno-Ascona-Brissago, considerata come parte integrante della concentrazione è in linea di massima decisa anche dall'Autorità federale; il prolungamento della concessione, in via provvisoria, alla impresa privata che lo gerì fino ad oggi, per un periodo di 5 anni, ossia fino al 1952, venne determinato da circostanze pratiche che nulla mutano al principio accettato dalla Confederazione e dal Cantone.

Nel Luganese la possibilità di una fusione fra le diverse linee appare per il momento esclusa. Una comunità di amministrazioni si profila tuttavia, che è considerata sufficiente per un primo intervento.

Il problema dell'unificazione delle ferrovie secondarie ticinesi non è tuttavia risolto. Esse sono necessarie alla vita economica cantonale e non possono sempre subordinare determinate prestazioni e migliorie al solo calcolo del reddito e all'interesse finanziario. Negli anni di guerra le aziende che servono una regione abbastanza popolata di elementi indigeni o una regione bisognosa di trasporto per i suoi prodotti hanno segnato un confortante miglioramento delle loro condizioni. Sono state invece colpite le ferrovie basate prevalentemente su traffico turistico. Tutte le linee di trasporti pubblici hanno registrato, causa la temporanea sospensione del traffico automobilistico, un insperato impulso che non sembra tuttora sensibilmente diminuire malgrado la ripresa fortissima del traffico stradale. Riteniamo che ciò vada ascritto alla maggiore circolazione del denaro dovuta alla buona congiuntura che permette a un maggior numero di persone di spostarsi in Patria con un ritmo superiore al passato.

Tuttavia si prevedono per il futuro difficoltà nuove, così che il piano generale di aiuto alle ferrovie secondarie forma oggetto in sede federale di studi approfonditi. L'aiuto federale futuro non potrà probabilmente scostarsi in modo sensibile dalla forma adottata dalla legge del 6 aprile 1939: l'importanza della linea per una parte notevole di territorio formerà sempre la base di giudizio in ordine e nel merito.

Le linee ticinesi, se isolate, difficilmente potranno essere prese in considerazione: riunite, esse costituiranno un elemento non certamente trascurabile. Per questa considerazione la fusione di tutte le comunicazioni ferroviarie ticinesi si presenta sotto una luce nuova e oseremmo dire, come probabile necessità futura, senza che tuttavia possa essere ignorato il cumulo di difficoltà che, sia per merito regionalistico, sia per diversità di usi e di potenza, sia per la diversa situazione finanziaria si opporranno alla realizzazione di tale fine.

Per intanto si deve segnalare l'importanza della imminente fusione delle imprese di trasporto locarnesi, primo passo per il raggiungimento di altri più estesi accordi del genere.

Le lunghe trattative dell'Autorità federale (Ufficio federale dei trasporti), la Autorità cantonale e l'amministrazione delle Ferrovie Regionali Ticinesi hanno condotto a un piano di risanamento e di fusione del 15 novembre 1946 che alleghiamo al presente messaggio, che dà i dettagli delle operazioni e la misura delle prestazioni che la Confederazione e il Cantone si assumono.

Va rilevato nel commento a detto piano dell'Ufficio federale dei trasporti il fatto già citato dell'approvazione di massima dell'inclusione della linea automobilistica o trolleybus Locarno-Ascona-Brissago, nel complesso della fusione, inclusione

rinvia al 1952 e cioè alla scadenza della concessione provvisoria data alla ditta Rinaldi.

Al risanamento e al miglioramento delle linee fuse la Confederazione prevede di partecipare con un importo totale di fr. 1.500.000.—, costituito :

- a) in fr. 250.000.— per il risanamento della Cassa pensioni;
- b) in fr. 48.900.— per la compensazione dei prestiti di guerra 1911/47;
- c) in fr. 1.201.100.— per il rinnovamento tecnico.

L'importo di fr. 1.500.000.— di cui sopra è costituito da fr. 1.300.000.— di prelevamento del credito primitivo e in fr. 200.000.— di interessi 3 % dal 1. gennaio 1943. La Confederazione riceve fr. 600.000.— di azioni privilegiate e versa fr. 900.000.— a fondo perso.

Il Cantone versa parimenti un importo di fr. 600.000.— contro azioni privilegiate e precisamente fr. 68.949.— di conversioni di prestiti di guerra 1911/43 e in contanti un importo di fr. 531.051.—; aggiungendo a tale importo il totale delle prestazioni precedenti del Cantone e dei Comuni, in parte convertito in azioni e in parte abbandonato di fr. 1.170.000.— il sacrificio totale, rispettivamente la partecipazione del Cantone e dei Comuni ammonta a fr. 1.770.000.—.

Risulta dal piano dell'Ufficio federale dei trasporti il dettaglio delle conversioni e delle rinunce e risulta soprattutto che gli enti pubblici (Confederazione 9 %, Cantone 32 %, Comuni 9 %) ottengono nella nuova società fusa il 50 % del capitale azionario e per convenzione la maggioranza del Consiglio di amministrazione.

Da ciò si deduce che gli enti pubblici, per la proporzione dagli stessi assunta nel capitale azionario, hanno il modo di salvaguardare tanto il loro interesse finanziario quanto e soprattutto l'interesse della comunità, senza che il loro contributo sia sottoposto alla dominazione della volontà del capitale privato. Risultato questo, che, data la particolare situazione delle linee di cui si tratta è elemento di grande importanza ai fini dei futuri sviluppi.

Il Cantone e i Comuni interessati, in compenso della rinuncia ai crediti in obbligazioni, ricevono il 75 % dell'importo nominale congelato in azioni e cioè :

il Cantone il 75 % di fr. 730.000.—; azioni per fr. 547.500.—;

perdita fr. 182.500.—;

il Comune di Locarno il 75 % di fr. 342.000.—; azioni per fr. 256.500.—;

perdita fr. 85.500.—;

il Comune di Muralto il 75 % di fr. 98.000.—; azioni per fr. 73.500.—;

perdita fr. 24.500.—.

Molteplici sono i vantaggi di quest'operazione che costa al Cantone franchi 265.525,50 liquidi e l'abbandono del suo credito nominale di fr. 764.474,45 (già svalutato nei conti statali a fr. 107.474,45), ai comuni fr. 265.525,50 liquidi e l'abbandono da parte di Locarno e Muralto dei crediti rispettivamente di fr. 342.000.— e fr. 98.000.— e con gli altri Comuni di fr. 31.474,45, crediti che dal 1936 sono senza interessi :

- a) il sistema dei trasporti delle ferrovie regionali locarnesi viene notevolmente migliorato. Il rifacimento della linea, l'acquisto di materiale, concederanno di ottenere maggiore velocità, maggior copia di corse e maggior sicurezza. Il vantaggio sarà notevole da una parte per la popolazione residente, dall'altra per gli ospiti delle stazioni turistiche. Questo secondo punto va tenuto particolarmente presente data l'importanza del turismo per la regione locarnese;

- b) Il servizio navigazione sul Lago Maggiore potrà essere riorganizzato e ripreso su più vasta scala. Da ciò avranno vantaggio: la popolazione dei Comuni della riva sinistra del lago sin qui assai sacrificata per la mancanza di corse, e gli ospiti turisti. La possibilità di gite sul lago è un'attrattiva turistica di primo ordine che le circoscrizioni sfavorevoli hanno fatto fin qui sciupare;
- c) L'azienda dei trasporti locarnese rafforza la sua situazione finanziaria;
- d) la situazione del personale viene migliorata con l'assestamento della cassa pensioni ora in condizioni disperate;
- e) Notevoli possibilità di lavoro vengono create (cantiere della navigazione, trasformazione della linea di Vallemaggia);
- f) I sussidi dovranno essere utilizzati in conformità del piano di risanamento allestito dall'Autorità federale e sotto il suo controllo.

Il Cantone ha la facoltà di chiamare a partecipare al contributo i Comuni interessati.

Nel corso delle trattative, e già nel 1945-46 le Autorità cantonali, sulla base di cifre provvisorie, avevano allestito un progetto di ripartizione dell'onere su tutti i Comuni della zona. Salvo qualche eccezione, i Comuni stessi, interpellati, avevano dichiarato il loro dissenso, opponendosi all'idea di una loro partecipazione finanziaria nella misura allora chiesta. Un nuovo calcolo è stato fatto prendendo come base elementi di diversa natura.

E' difficile dire quale frazione di interesse generale possa essere ascritta, nel complesso delle linee, alla navigazione, al traffico ferroviario indigeno, alla partecipazione turistica. Una valutazione che, pur sommaria, ci sembra non lontana dalla realtà, ci induce a ritenere che un terzo circa possa essere attribuito all'elemento turistico, un terzo alla navigazione lacuale e un terzo (segnatamente per la debolezza economica della regione interessata) al traffico ferroviario locale.

Dovendo quindi il Cantone provvedere a ricuperare, con l'aiuto dei Comuni, il 50 % dell'importo di fr. 600.000.— ci sembra logico di ripartire l'importo di fr. 100.000.— fra i Comuni prettamente rivieraschi o comunque interessati maggiormente al traffico lacuale, fr. 100.000.— sui Comuni interessati invece al traffico ferroviario locale e fr. 100.000.— sull'intera zona in ragione dell'importanza turistica.

Così prenderemo come base i seguenti fattori:

- a) per la ripartizione degli importi riservati all'interesse del traffico, il numero degli abitanti di ogni singolo Comune e l'imponibile agli effetti comunali;
- b) per la ripartizione della frazione riservata agli interessi turistici, il numero medio di pernottamenti negli anni 1945-46.

Insistiamo sulla partecipazione dei Comuni ritenendo doveroso che essi siano direttamente interessati allo sforzo che il Cantone compie per la loro regione, poiché noi riteniamo che, dovendosi in futuro affrontare problemi di più vasta portata nel campo ferroviario, solo lo sforzo collettivo del Cantone e dei Comuni potrà portare a risultato soddisfacente.

Si tratta in fondo, per i piccoli Comuni, di un sacrificio esiguo, largamente ricompensato dall'interesse generale della zona. Per i grossi Comuni più importanti dal punto di vista del traffico e del turismo, è un sacrificio più sensibile, ma tuttavia doveroso, se si pensa che la comunità cantonale assume a suo carico l'altra metà dello sforzo economico, con una partecipazione quindi indiretta anche del resto del Cantone.

Siamo perciò dell'avviso che l'opposizione, dettata particolarmente da motivi economici, dei Comuni interessati, non possa considerarsi fondata e debba essere risolta dall'Autorità cantonale.

Per i motivi qui esposti Vi preghiamo di voler accogliere l'annesso disegno di decreto legislativo.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del nostro distinto ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

il Presidente :
Canevascini

il Cons. Segr. di Stato :
Bernasconi

ALLEGATO**PIANO DI RISANAMENTO E DI FUSIONE**

dell'Ufficio federale dei trasporti per le ferrovie *Locarno - Camedo* (FRT) e *Locarno - Pontebrolla - Bignasco* (LPB) fondato sull'art. 1 della legge del 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione e sul contributo federale di Fr. 1.300.000.—

(del 15 novembre 1946)

LUNGHEZZA DELLA PROPRIA LINEA

FRT 15.950 km

LPB 27.244 km

Tranvie 3.173 km

I. CALCOLI SOMMARI DEL REDDITO

	<i>Locarno-Camedo</i>		<i>Locarno-Bignasco</i>	
	1927/38	1939/45	1927/38	1939/45
Entrate dell'esercizio	217.653	233.925	190.885	356.356
Uscite dell'esercizio	165.329	193.640	163.776	245.272
Eccedenza dell'esercizio	52.324	40.285	27.109	111.084
Versamento				
fondo di rinnovamento	35.000	35.000	26.300	26.300
Utile lordo	17.324	5.285	809	84.784
Perdita lorda	—	—	—	—
Utile lordo				
capitalizzato al 3 1/2 %	495.000	151.000	23.100	2.400.000
	<i>Tranvie locarnesi</i>		<i>Lago Maggiore</i> (bacino svizzero)	
	1927/38	1939/45	1927/38	1939/45
Entrate dell'esercizio	47.002	98.597	130.669	72.934
Uscite dell'esercizio	54.336	67.280	117.874	94.380
Eccedenza dell'esercizio	7.334	31.317	12.795	21.446
Versamento				
fondo di rinnovamento	8.560	8.560	—	—
Utile lordo	—	22.757	—	—
Perdita lorda	15.894	—	—	—
Utile lordo				
capitalizzato al 3 1/2 %	—	650.000	—	—

II. PARTECIPAZIONE AL CAPITALE AZIONI ED AI PRESTITI CONSOLIDATI

A. Capitali azioni

<i>Locarno-Camedo</i>	<i>Stato Ticino</i>	<i>Comuni</i>	<i>Privati</i>	<i>Totale</i>
20.000 azioni priv. a 100.—	201.900	106.000	1.692.000	2.000.000
4.000 azioni I grado a 25.—		12.000	88.000	100.000
13.000 azioni I grado a 50.—			650.000	650.000
9.720 azioni II grado a 50.—	486.000			486.000
	687.900	118.000	2.430.100	3.236.000

<i>Locarno-Pontebrolla-Bignasco</i>				
7489 azioni I grado a 80.—				
420 azioni I grado a 40.—		44.640	571.280	615.920
3977 azioni II grado a 80.—		100.000	218.160	318.160
2473 azioni ord. a 80.—	197.840			197.840
	197.840	144.640	789.440	1.131.920

<i>Totale Locarno-Camedo e Locarno-Pontebrolla-Bignasco</i>				
	885.740	262.640	3.219.540	4.367.920

B. Prestiti consolidati

<i>Locarno-Camedo</i>	<i>Confed.</i>	<i>Stato Ticino</i>	<i>Comuni</i>	<i>Privati</i>	<i>Totale</i>
I grado int. var. fino 5 %		733.000	444.000	275.000	1.452.000
prestito senza interesse	5.800	5.840			11.640
	5.800	738.840	444.000	275.000	1.463.640

<i>Locarno-Pontebrolla-Bignasco</i>					
I grado int. var. fino 4 %				592.000	592.000
II grado int. var. fino 4 1/4 %			77.000	130.550	207.550
	—.—	—.—	77.000	722.550	799.550

<i>Tramvie locarnesi</i>					
I grado int. var. fino 4 1/2 %				93.000	93.000
II grado int. var. fino 3 %			108.000	11.000	119.000
III grado int. var. fino 4 %			18.900	—.—	18.900
	—.—	—.—	126.900	104.000	230.900

<i>Iago Maggiore</i>					
Prestito senza interesse		20.000			20.000
	43.100	43.109			86.209
	43.100	63.109	—.—	—.—	106.209

<i>Totale gen. prestiti cons.</i>					
	48.900	801.949	647.900	1.101.550	2.600.299

III. BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1945

1. Attivo

	<i>Locarno-Camedo</i>	<i>Locarno-Bignasco</i>
1. Conto costruzioni	5.557.083.94	2.915.610.03
conto costruzioni tranvie locarnesi	404.720.10	—,—
	5.961.804.04	2.915.610.03
— ammortamenti (tel. 163.348.—)	817.059.—	758.142.—
valore contabile delle installazioni ferr.	5.144.745.04	2.157.468.03
2. Costruzioni in via d'esecuzione	115.906.36	—,—
3. Valori e crediti	576.340.35	606.581.02
4. Materiale e pezzi di ricambio	135.064.51	8.793.—
5. Saldo passivo	186.836.15	—,—
	6.158.892.41	2.772.842.05

2. Passivo

1. Capitale sociale	3.236.000.—	1.131.920.—
2. Prestiti consolidati	1.800.748.95	799.550.—
3. Debiti fluttuanti	279.241.44	65.009.11
4. Riserva e arretrati	842.902.02	707.675.98
5. Saldo attivo	—,—	68.686.96
	6.158.892.41	2.772.842.05

Il 5 agosto 1943 le due società ferroviarie Locarno-Camedo (ferrovia delle Centovalli) e Locarno-Pontebrolla-Bignasco (ferrovia della Vallemaggia), fondandosi sulla legge federale del 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione, hanno chiesto un contributo di Fr. 1.995.000.— per il rinnovamento tecnico e il miglioramento dei loro impianti ferroviari. Nel sussidio chiesto era compreso anche l'acquisto di due battelli e la costruzione di un cantiere per il servizio di navigazione nel bacino svizzero del Lago Maggiore. La società Ferrovie regionali ticinesi (FRT), proprietaria della ferrovia delle Centovalli e delle Tranvie locarnesi, provvede anche all'esercizio della ferrovia della Vallemaggia e al servizio di navigazione sul bacino svizzero del Lago Maggiore, ma con natanti della società italiana « Società subalpina di imprese ferroviarie » con sede in Roma.

Dapprima era previsto un aiuto secondo il cp. II della legge citata; dopo una prima presa di contatto, la richiedente e il Cantone Ticino insistettero affinché l'aiuto venisse accordato secondo il cp. I della legge. Nella seduta dell'8 maggio 1944 la Commissione degli esperti si è espressa circa la domanda delle ferrovie locarnesi, a favore dell'aiuto secondo il cp. I della legge, con la riserva che le due società ferroviarie avessero a fondersi legalmente a' sensi dell'art. 12, per creare un'azienda che risponda ai requisiti legali. Le due società accettarono questa condizione. Benché esistesse già una comunione d'esercizio tra la FRT e la LPB, questa fusione permetterà una maggiore realizzazione d'economie d'esercizio, dato che si ha l'intenzione di adattare, con innovazioni tecniche, la sospensione della linea di contatto della LPB a quella della FRT, affinché gli autoveicoli possano passare da una linea all'altra e rendere così possibile l'impiego razionale del materiale rotabile e del personale. Un miglioramento delle condizioni di tensione deve inoltre permettere un aumento della velocità e del numero dei treni, per far fronte all'attendibile au-

mentata concorrenza degli automobili. Le condizioni dell'art 12 della legge, che prevedono che la fusione deve presentare dei vantaggi sicuri e considerevoli per l'esercizio, si verificano per le ferrovie locarnesi.

Per quanto concerne l'assunzione del servizio di navigazione nella società di aiuto alle ferrovie private, va osservato che lo stesso, in tempi normali, dà considerevoli eccedenze d'introiti e può quindi determinare un considerevole aumento del reddito della società da costituire. Considerata l'importanza che assumerà la navigazione sul Lago Maggiore nella stagione dei forestieri ed anche dal lato politico, gli interessi svizzeri possono essere garantiti appieno soltanto mediante battelli propri.

In rapporto all'azione di soccorso per l'aiuto alle ferrovie private ed alla progettata fusione delle due società ferroviarie, sarebbe evidentemente nell'interesse del centro turistico di Locarno che anche la tratta Locarno-Ascona-Brissago, con l'introduzione parziale del servizio trolleybus, fosse aggregata alla nuova società. La concessione del servizio automobilistico su questa tratta vale fino al 1947. Le FRT e il Comune di Ascona hanno presentato una petizione per la divisione di una eventuale concessione-trolleybus al Dipartimento federale delle poste e ferrovie. Il Comune di Ascona è disposto a ritirare la propria offerta a favore di quella delle FRT, ma esige che le corse siano aumentate, le tasse diminuite e desidera avere un rappresentante proprio nel Consiglio d'amministrazione della nuova società. Queste condizioni possono essere accettate, così che la concessione per la tratta Locarno-Brissago alle FRT può essere fatta. Tutti i servizi di trasporto locarnesi costituirebbero così una sola società, il che permetterebbe di conseguire altri vantaggi di esercizio e di garantire la coordinazione del traffico e lo sfruttamento razionale dei mezzi di trasporto.

IV. MISURE DI RISANAMENTO

Nella media degli anni 1927/1938 le FRT e la LPB presentano un valore produttivo di 500.000 franchi in cifra tonda, per cui i loro obblighi stabili dovrebbero, per principio, essere ridotti a quest'importo. Essi ammontano, alla fine 1945, a Fr. 2.600.299.— e concernono i seguenti creditori (pag. 3 del precedente piano di risanamento):

Confederazione	Fr. 48.900.—
Cantone Ticino	Fr. 801.949.—
Comuni	Fr. 647.900.—
Privati	Fr. 1.101.550.—
	Fr. 2.600.299.—

Per non aggravare le trattative di risanamento e di fusione, è consigliabile di non tener conto dei creditori privati nel risanamento. Le partecipazioni del Cantone Ticino e dei Comuni, ad eccezione dei prestiti di II grado delle LPB di Fr. 77.000.— e dei prestiti di II. e III. grado delle tranvie di Fr. 126.900.—, dovranno essere mutati in azioni per il 75 % del proprio montante, mentre che gli stessi dovrebbero rinunciare al 25 %. Ad eccezione di queste misure, i prestiti verranno calcolati in base al decreto federale del 17 maggio 1940, concernente l'aiuto di guerra, che vengono compensati con la partecipazione del Cantone Ticino all'aiuto alle ferrovie private (Fr. 68.949.—). Il risultato delle misure sopraindicate, è il seguente :

	<i>Cantone Ticino</i>	<i>Comuni</i>	<i>Privati</i>
partec. prestito al 31.12.45	801.949.—	647.900.—	1.101.550.—
1. Compensazione con il contributo cant. sull'aiuto alle ferrovie private	68.949.—		
2. Conversione in azioni	549.750.—	333.000.—	
3. Rinuncia a crediti	183.250.—	111.000.—	
	801.949.—	444.000.—	
Ammontare del prestito dopo il risanamento	—.—	203.900.—	1.101.550.—

Il Cantone Ticino riceverebbe così 10.995 azioni delle FRT di Fr. 50.— e i Comuni 6.600.

Le perdite che deriveranno al Cantone Ticino ed ai Comuni da queste misure di risanamento, saranno riportate sul loro conto quali anticipi (art. 5 della legge citata).

Il rimanente capitale in obbligazioni FRT e LPB di Fr. 1.074.550.—, sarà iscritto in I. gr. L'interesse sarà calcolato al massimo al 3 ½ %, variabile e non cumulativo.

Il mutuo di Fr. 230.900.— delle tranvie rimarrebbe invariato; sullo stesso si calcolerà pure un interesse variabile, non cumulativo. Questi interessi cadrebbero qualora le tranvie venissero sostituite da un altro mezzo di locomozione: in tal caso si potrebbero convertire questi prestiti in azioni della nuova società.

Bisognerebbe stabilire le condizioni per un periodo di 25 anni alle quali l'interesse verrebbe concesso, e rimandare la scadenza al 31 dicembre 1971.

In quanto al capitale d'azione delle due società è da notare che il saldo attivo della LPB ammonta a Fr. 68.687.—, le riserve ammontano a Fr. 707.676.—. Una riduzione del capitale d'azione non entrerebbe quindi in considerazione per questa ferrovia. Una tal misura non entra in considerazione nemmeno per la FRT, poichè le passività di Fr. 186.836,15 a fine 1945 possono essere coperte dalle riserve (842.902.—). Prima della fusione si dovrebbe però procedere presso le FRT a una riunione dei titoli in guisa che il valore nominale delle azioni ammonti a Fr. 400.—.

La conversione delle azioni verrebbe semplificata ed effettuata nel rapporto di 1 : 1. L'operazione verrebbe eseguita come segue :

a) *azioni di I. rango della LPB :*

a 5 azioni della LPB di I. rango del valore di Fr. 80.— corrisponde 1 azione ordinaria di nominale Fr. 400.— della nuova società;

a 10 azioni LPB di I. rango del valore di Fr. 40.— corrisponde 1 azione ordinaria di nominale Fr. 400.— della nuova società;

b) *azioni di II. rango della LPB :*

a 5 azioni LPB di II. rango di nom. Fr. 80.— corrisponde 1 azione ordinaria di nom. Fr. 400.— della nuova società;

c) *azioni ordinarie LPB :*

a 5 azioni ordinarie LPB di nom. Fr. 80.— corrisponde 1 azione ordinaria di nom. Fr. 400.— della nuova società.

Dopo la riunione delle azioni della FRT — tenendo conto anche dei crediti del Canton Ticino e dei Comuni, per i quali vennero emesse azioni — il capitale sociale risulterebbe di 10.296 azioni a Fr. 400.—

Vi si aggiungerebbero dopo la conversione d'azioni

con la LPB, 2828 azioni a Fr. 400.—

Fr. 1.131.200.—

Capitale sociale dopo la fusione: 13.124 azioni ord. a Fr. 400.—

Fr. 5.249.600.—

In seguito alla conversione delle obbligazioni in azioni risulterebbe un residuo di Fr. 350.—, che sarebbe da aggiungere alle rinunce di crediti. Dalla riunione delle azioni FRT e LPB risulterebbero residui di Fr. 320.—, 160.— e 240.—, in totale Fr. 720.—. Se non fosse possibile una conversione di questi residui con un'azione della nuova società, il capitale sociale dovrebbe essere ridotto di questo importo e le passività aumentate per un importo corrispondente.

V. L'AIUTO ALLE FERROVIE PRIVATE

I mezzi prestati dall'azione di soccorso a favore delle ferrovie private, devono servire a innovazioni tecniche ed a miglioramenti dell'impianto ferroviario, all'acquisto di battelli, alla costruzione di un servizio trolleybus sulla tratta Locarno - Ascona, con eventuale estensione fino a Minusio, come pure al risanamento della assicurazione pensione del personale. Il programma tecnico venne stabilito d'accordo con l'Ufficio del servizio tecnico dell'Ufficio federale dei trasporti come segue :

	<i>Variante A</i> <i>con il mantenimento</i> <i>delle tranvie loc.</i>	<i>Variante B</i> <i>con la soppressione</i> <i>delle tranvie loc.</i>
1. Rinnovamenti tecnici: escl. materiale rotabile della ferrovia Valle Maggia : installazioni di binari, Hochbauten, ricostruzione della condotta elettrica, installazioni d'officina	795.000.—	795.000.—
2. Rinnovamenti tecnici non compreso il mat. rotabile della ferr. Centovallina: installaz. di binari e Hochbauten	212.000.—	212.000.—
	<u>1.007.000.—</u>	<u>1.007.000.—</u>
3. Navigazione sul Lago Maggiore: battelli e installazioni comprendenti : nuovo battello per 350 persone, cantiere navale e installazioni di serbatoi, motoscafo «Traviata» e «Fortuna»	915.000.—	915.000.—
4. Trolleybus Locarno-Ascona : 3 Trolleybus, condotta elettrica Locarno SFF - Ascona a 1 binario, ca. 4,6 km. a Fr. 40.000 il km. conduttura Minusio - Ascona 6,5 km ca. a Fr. 40.000 il km incroci e indennità garage, costruzione della l. tratta senza acquisto di terreni e senza indennità per diritti di terzi motrici delle tramvie loc. comandati e in ricostruzione	769.000.—	769.000.—
5. Imprevisti e diversi, come direzione lavori, ecc.	59.000.—	59.000.—
	<u>2.750.000.—</u>	<u>2.750.000.—</u>

Il risanamento della Cassa pensione comune richiede un contributo di franchi 250.000.—; i contributi del personale e dell'Amministrazione (in totale il 14 %

cioè Fr. 30.000.—) non sono in grado di coprire i premi della società d'assicurazioni ammontanti a Fr. 50.000.— annui. L'Amministrazione della ferrovia non può prendere a proprio carico la differenza di Fr. 20.000.—. S'impone quindi un riordinamento dell'assicurazione pensione.

Sono quindi necessari Fr. 3.000.000.— per il risanamento (non importa se la tranvia resta o no). Secondo i bisogni del traffico si potranno acquistare più tardi altri trolleybus; il finanziamento verrebbe eseguito dalla società con mezzi propri oppure a mezzo di prestiti bancari.

La Confederazione contribuirà al risanamento con Fr. 1.300.000.—. Potrà essere previsto un aumento dell'interesse a contare dal 1. gennaio 1943 al 3%; in tal caso il contributo della Confederazione per la realizzazione del programma tecnico potrebbe essere calcolato in 1.500.000.—; 600.000 franchi verrebbero concessi in azioni privilegiate e 900.000.— a fondo perso. Il contributo della Confederazione sarà utilizzato come segue:

1. Contributo al risanamento della cassa pensione	Fr. 250.000.—
2. Compensazione dei crediti di soccorso	Fr. 48.900.—
3. Rinnovamenti tecnici	Fr. 1.201.100.—
	<u>Fr. 1.500.000.—</u>

Il contributo della Confederazione è concesso alle seguenti condizioni:

1. La fusione della società FRT e LPB deve avvenire al più tardi il 1. gennaio 1947;
2. La Confederazione avrà 2 rappresentanti nel Consiglio d'amministrazione;
3. La cassa pensione deve essere pareggiata con un contributo ordinario da parte della società al massimo del 9% degli stipendi;
4. La società dev'essere esonerata dalle imposte cantonali e comunali.

Secondo l'art. 5 della legge il Cantone deve contribuire in misura uguale al contributo della Confederazione; il Ct. Ticino deve quindi mettere a disposizione al minimo 1.300.000.— franchi. Le prestazioni precedenti del Cantone e dei Comuni possono essere comprese in questa cifra.

Dapprima si prevedeva che il Cantone potesse versare il suo contributo in forma di un prestito. Ora il Cantone desidera che nella nuova società vi sia parità tra gli azionisti privati e gli enti pubblici. Questo sarà solo possibile se al Cantone Ticino verranno date azioni come corrispettivo.

Il contributo del Ct. Ticino viene stabilito come segue:

1. Contributo contro il rilascio di azioni ordinarie:		
a) compensazione con i prestiti		
di soccorso guerra 1941/43	68.949.—	
b) versamento in contanti	<u>531.051.—</u>	600.000.—
2. Conteggio di prestazioni precedenti:		
rilascio di azioni e rinunce a crediti		
per i crediti del Cantone e dei Comuni		1.177.000.—
		<u>1.777.000.—</u>

Per i rinnovamenti tecnici saranno a disposizione soltanto Fr. 1.732.151.— provenienti dal contributo federale e dalle nuove prestazioni del Cantone e dei Comuni. La società dovrà mettere a disposizione con mezzi propri l'importo mancante di 1.000.000.—. I mezzi a disposizione delle due ferrovie locarnesi sorpassano al 31 dicembre 1945 il debito fluttuante di Fr. 838.670.—, di modo che la nuova società

dovrebbe a poco a poco essere in grado di mettere a disposizione la somma mancante. E' da sperare che specialmente il servizio di navigazione darà una buona rendita, così da poter contare su un aumento della liquidità della nuova società. In caso di necessità potrebbe essere d'aiuto per il finanziamento del programma tecnico un credito bancario; in tal modo si eviterebbe che la società abbia ad essere totalmente sprovvista di capitali d'esercizio.

CONTO DI RISANAMENTO

Entrate

1. Contributo della Confederazione, compreso l'intere- resse a contare dal 1.1.43 :		
azioni privilegiate	600.000.—	
compens. con credito soccorso guerra	48.900.—	
a fondo perso	851.100.—	1.500.000.—
2. Contributo del Ct. Ticino e dei Comuni :		
contributo dietro rilascio di azioni priv.	68.948.95	
versamento in contanti	531.051.05	
conversione di crediti in azioni	882.400.—	
rinuncia a crediti	294.600.—	1.777.000.—
3. Ammortamento del capitale sociale :		720.—
in seguito rinnovamento dello stesso		118.149.19
4.		
		<u>3.395.869.19</u>

Uscite

1. Rilascio di azioni :		
a) azioni priv. alla Confederazione	600.000.—	
al Cantone Ticino e ai Comuni	600.000.—	
b) azioni ord. al Cantone ed ai Comuni	882.400.—	2.082.400.—
2. Contributo al risanamento della cassa pensioni		250.000.—
3. Estinzione del saldo passivo FRT	186.836.15	
Estinzione saldo attivo LPB	68.686.96	118.149.19
4. Ammortamento conto costruzioni :		
Contributo della Confederazione	650.000.—	
Condono di debiti	294.600.—	944.600.—
5. Versamento nel conto riserve		720.—
		<u>3.395.869.19</u>

Bilancio della nuova società al 1. gennaio 1946 dopo il risanamento e la fusione, con l'aiuto alle società private di ferrovia.

Attivo

1. Capitale azioni non versato			1.131.051.05
2. Conto costruzioni		8.877.114.07	
Conto ammortamenti	1.575.201.—		
Conto sovvenzioni	650.000.—		
Conto condono di debiti	294.600.—	2.519.801.—	6.357.613.07
3. Costruzioni non ultimate			115.906.36

4. Attrezzi e macchinari e crediti	1.732.151.05	
dedotto il capitale az. non pagato	<u>1.131.051.05</u>	
	601.100.—	
per il risanamento della cassa pensione	<u>250.000.—</u>	851.100.—
6. Riserva materiali e pezzi ricambio		<u>143.857.51</u>
		<u>9.782.449.36</u>

Passivo

1. Capitale sociale		
3000 azioni priv. a Fr. 400.—	1.200.000.—	
13124 azioni ordinarie a Fr. 400.—	<u>5.249.600.—</u>	6.449.600.—
2. Prestiti consolidati (con interesse var.)		
3 ½ % obbligazioni I. grado	1.074.550.—	
4 ½ % prestito I. grado TEL	93.000.—	
3 % prestito II. grado TEL	119.000.—	
4 % prestito III. grado TEL	<u>18.900.—</u>	1.305.450.—
3. Debiti fluttuanti	344.250.55	
Debito verso la Cassa pensione	<u>250.000.—</u>	594.250.55
4. Riserve		<u>1.433.148.81</u>
		<u>9.782.449.36</u>

VII. PARTECIPAZIONE ALLE AZIONI E DIRITTO DI VOTO

Confederazione	600.000.—	9 %
Cantone Ticino	2.035.200.—	32 %
Comuni	595.400.—	9 %
Privati	<u>3.219.000.—</u>	<u>50 %</u>
	<u>6.449.600.—</u>	<u>100 %</u>

Il diritto di voto venne regolato secondo l'art. 692^a CO.

Disegno a.

DECRETO LEGISLATIVO

per la concessione di un contributo per il risanamento
della Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio governativo No. 48 del 15 ottobre 1947;

vista la legge federale 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione;

visto il progetto dell'Ufficio federale dei trasporti per la concessione alle F.R.T. di un contributo federale di fr. 1.300.000.— in base al capo I. della legge 6 aprile 1939; su proposta del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino è autorizzato a versare alla Società Ferrovie Regionali ticinesi, in Locarno, l'importo di fr. 600.000.—, di cui: fr. 300.000.— (compresi fr. 34.474,50 acconti straordinari già versati nel 1941/43), come partecipazione del Cantone alla sistemazione delle ferrovie e della navigazione; fr. 300.000.— (compresi fr. 34.474,50 acconti straordinari già versati nel 1941/43), come partecipazione dei Comuni.

Art. 2. — I Comuni interessati sono tenuti a versare al Cantone l'importo di fr. 300.000.— (dedotti i versamenti già effettuati) a copertura dell'anticipo di cui sopra, da ripartirsi secondo l'art. 5.

Art. 3. — Il Cantone abbandona inoltre l'importo di fr. 730.000.— per credito in obbligazioni verso la Società Ferrovie Regionali, alle condizioni del piano di risanamento.

Art. 4. — La partecipazione dello Stato è subordinata all'assunzione da parte di tutti gli altri enti degli oneri previsti nel piano di assestamento.

Art. 5. — Il riparto delle quote a carico dei Comuni è fatto dal Dipartimento delle finanze, tenuti in considerazione i seguenti fatti :

- a) popolazione,
- b) numero dei pernottamenti,
- c) ente imponibile agli effetti dell'imposta comunale.

Art. 6. — Contro le decisioni del Dipartimento delle finanze è dato diritto di ricorso entro 15 giorni al Consiglio di Stato, il quale giudicherà definitivamente e la cui decisione è equiparata alle sentenze esecutive nel senso dell'art. 80 della legge di esecuzione e fallimenti e dell'art. 58 della legge cantonale di applicazione dell'8 marzo 1911.

Art. 7. — Il contributo del Cantone di fr. 300.000.— sarà iscritto alle uscite del movimento capitali del Dipartimento delle finanze: il Consiglio di Stato provvederà alla copertura mediante l'accensione di mutuo o l'emissione di prestito il cui ricavo sarà da inscrivere alle entrate del movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 3. — Il presente decreto entra in vigore trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi del Cantone Ticino.