

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,  
concernente la concessione di un contributo a favore della Società  
Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno per la copertura  
di disavanzi d'esercizio 1953

(dell'11 febbraio 1955)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

La Società delle Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno ha chiesto all'Ufficio federale dei trasporti, il 28 settembre 1954, un aiuto federale e cantonale per la copertura dei disavanzi d'esercizio registrati nel 1953.

Con decisione 12 ottobre 1954 l'Ufficio federale dei trasporti ha accertato il punto di partenza della definizione di un sussidio come segue:

Abbiamo esaminato la vostra richiesta e ci preghiamo comunicarvi che siamo disposti a venirvi incontro nei seguenti limiti:

Disavanzo d'esercizio Locarno - Camedo	Fr.	154.602,58		
Disavanzo d'esercizio Navigazione Lago Maggiore	Fr.	41.990,30		
Spese di rinnovamento a carico del conto ammortamento:				
Locarno - Camedo	Fr.	10.903,—		
Locarno - Bignasco	»	12.569,—		
	Fr.	23.472,—		
dedotti:		Fr.	220.064,88	
Utile d'esercizio Locarno - Bignasco	Fr.	88.150,33		
Disavanzo dell'autocarro a carico del conto esercizio Locarno - Bignasco	Fr.	2.921,27		
Spese d'impianto per il battello « Delfino » a carico del conto esercizio navigazione	Fr.	7.121,—		
Prodotto del patrimonio d'esercizio dedotti gli interessi sul conto bloccato	Fr.	5.874,85		
Utile d'esercizio delle tranvie	Fr.	12.104,49	Fr.	116.171,94
Disavanzo d'esercizio entrante in linea di conto		Fr.	103.892,94	

La Confederazione è disposta ad assumere il 50 % dell'importo relativo, ossia Fr. 51.946,—, a condizione che il Cantone metta a disposizione i rimanenti Fr. 51.947,—.

L'aiuto federale si basa sul decreto federale 3 ottobre 1951 per cui, allo scopo di consentire alle imprese private e ferroviarie e di navigazione oberate, che partecipano al traffico generale e sono di notevole importanza per l'economia o la difesa nazionale, di continuare l'esercizio.

L'Autorità federale però, d'intesa coi Cantoni, concederà un soccorso nel caso in cui le entrate non siano sufficienti a sopperire alle spese di esercizio, non compresi gli ammortamenti.

Di regola, secondo l'art. 3 del detto decreto, il soccorso finanziario della Confederazione è concesso soltanto a condizione che i Cantoni vi partecipino almeno per la metà. Spetta ai Cantoni decidere se i Comuni e altre corporazioni pubbliche devono essere messi a contributo.

Il decreto federale stabilisce inoltre che la quota cantonale può essere eccezionalmente ridotta proporzionalmente alla capacità finanziaria dei Cantoni interessati. Di questa eccezione l'Autorità federale non fa cenno nella sua decisione, ponendo anzi la condizione che il Cantone metta a disposizione l'intero 50 % rimanente, ossia Fr. 51.947,—.

Non riteniamo di dover fare istanza presso la Confederazione per ottenere una percentuale differenziata, proporzionale alla capacità economica del Cantone Ticino, data la esiguità della somma, senza tuttavia che ciò costituisca rinuncia del Cantone a far valere quel principio qualora si debba riesaminare l'insieme delle Ferrovie Regionali Ticinesi e giungere alle conclusioni di cui da tempo si parla, ossia alla seconda azione generale di risanamento e di soccorso.

Le Ferrovie Regionali Ticinesi avevano chiesto l'aiuto della Confederazione e del Cantone anche negli anni 1951 e 1952. In quegli anni la Società di Navigazione aveva annotati dei disavanzi di Fr. 40.127,28 per il 1951 e di Fr. 24.754,53 per il 1952.

Il Dipartimento federale delle poste e ferrovie, Ufficio dei trasporti, aveva accolto l'istanza di versamento del 40 % a carico del fondo di compensazione, in Fr. 25.952,—, a condizione che il Cantone assumesse la differenza e cioè franchi 38.930,—.

Visto come però l'insieme delle aziende che fanno capo alle Ferrovie Regionali Ticinesi dovesse essere considerato, per gli anni 1951 e 1952, attivo, in quanto si erano rilevati utili di esercizio sulle Ferrovie di Locarno-Bignasco-Pontebrolla, di Locarno-Camedo, il Cantone notificava alle Ferrovie Regionali Ticinesi di non essere d'accordo di assumere una copertura di disavanzo, che non gli sembrava giustificata se non scindendo, nei conti generali, le aziende che avevano invece formato oggetto di fusione, come condizione essenziale per il primo risanamento.

Il conto d'esercizio 1953 porta invece, come si vede, un forte peggioramento, dovuto essenzialmente alla diminuzione del trasporto delle merci sulla ferrovia Locarno-Camedo, a seguito del compimento dei lavori della Maggia in quella regione. Gli introiti trasporto merci passarono infatti da Fr. 362.157,45 nel 1952 a Fr. 40.693,— nel 1953; il trasbordo a Locarno-merci da Fr. 61.661,— a franchi 37.563,—. Gli introiti trasporto in totale diminuirono da Fr. 812.090,— a Fr. 448.028,93.

Questo gravissimo regresso degli introiti della Locarno-Camedo non va individuato come il risultato negativo di un anno eccezionale, bensì come la cessazione di eccezionali anni di attività dovuta a circostanze estranee alla regione e alla ferrovia, e precisamente ai lavori della Maggia.

Si deve pertanto ritenere che gli anni deficitari siano la norma e quelli bilanciati o in attivo la eccezione.

Se da un lato pertanto si giustifica per il 1953 l'intervento dello Stato ad assumere la quota parte prevista dalla legge del sussidio federale, la situazione non può non creare un senso di vivissima preoccupazione ed esigere rimedi di grande portata e a lunga scadenza.

Nel 1954 la situazione delle Ferrovie Regionali Ticinesi non è certamente migliorata dal punto di vista finanziario. La stipulazione del contratto collettivo di lavoro con effetto retroattivo, comportante un sensibile aumento delle spese per il personale, provocherà nei bilanci del 1954 — che saranno conosciuti nel corso del 1955 — una situazione certamente ancora più tesa e meno promettente.

Il Consiglio di Stato, che partecipa con l'Autorità federale anche alle conversazioni e negoziazioni internazionali per la gestione della navigazione e per i necessari miglioramenti al traffico verso Domodossola ecc., ha ordinata una perizia tecnica generale sulla organizzazione delle Ferrovie Regionali Ticinesi, affinché si possa esaminare a fondo quali rimedi di natura tecnica e organiz-

zativa siano indispensabili per assidere le Ferrovie Regionali Ticinesi su basi economicamente sopportabili.

La Confederazione e il Cantone, unitamente ai Comuni della zona, hanno rivendicata a sè la proprietà di metà del capitale azioni, in occasione del passato risanamento.

Gli enti pubblici sono quindi in grado di influire sulla organizzazione della Società e sulla sua politica economica in modo ben diverso e più effettivo di quanto non avvenisse nei tempi in cui essi non erano che titolari di azioni di secondo rango e soggetti alle decisioni delle altrui maggioranze azionarie.

Se la responsabilità degli enti pubblici è quindi aumentata, è aumentata anche la loro facoltà di imporre sostanziali miglioramenti che lascino prevedere un assestamento di lungo respiro.

Il Consiglio di Stato non intende oggi, col messaggio, dare indicazioni sui particolari, in quanto la perizia richiesta non gli è ancora pervenuta. Esso si limita pertanto ad affermare di volere che le Ferrovie Regionali Ticinesi esaminino con tutta chiarezza ed energia la situazione venuta a crearsi, poichè è escluso che gli enti pubblici, dopo aver contribuito a risanare con versamenti cospicui le conseguenze economiche di numerosi anni deficitari, continuino ad essere chiamati ad eseguire sempre nuovi versamenti a pareggio di bilanci passivi, senza chiedere che venga riesaminata la intera situazione, che venga eventualmente abbandonata l'una o l'altra attività particolarmente deficitaria e assunta invece qualche attività nuova di cui è nota la possibilità di reddito.

Il Consiglio di Stato ritiene di voler fare astrazione, per il finanziamento del passivo d'esercizio 1953, dalla chiamata in causa dei Comuni. Essi dovranno eventualmente essere chiamati nuovamente a contributo se sarà necessaria una seconda azione di risanamento, la cui discussione venne iniziata già all'epoca dell'azione generale e che diverrà attuale nel momento del riesame completo della situazione.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, i sensi del nostro migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

*Janner*

Il Cons. Segr. di Stato :

*Celio*

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

esaminato il messaggio 11 febbraio 1955 n. 532 del Consiglio di Stato;  
visto il decreto federale 3 ottobre 1951 concernente un soccorso temporaneo a  
talune imprese private ferroviarie e di navigazione per mantenerne l'esercizio,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare un contributo di  
Fr. 51.947,— alla Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno per la coper-  
tura di disavanzi d'esercizio 1953.

*Art. 2.* — Il contributo va iscritto alle uscite effettive del Dipartimento  
delle finanze: Soccorso alle imprese di trasporto - Esercizio 1954.

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