

677

COSTRUZIONI**MESSAGGIO**

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
concernente il risanamento delle Ferrovie Regionali Ticinesi

(dell'11 gennaio 1957)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

In occasione della copertura del disavanzo d'esercizio registrato nel 1954 dalle Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT), codesto Gran Consiglio invitava il Consiglio di Stato ad elaborare, di concerto con l'Autorità federale, un piano per il risanamento generale di quell'impresa di trasporto. Il Consiglio di Stato ha esaminato in modo approfondito la situazione delle FRT, alla luce di un referato peritale e, in stretta collaborazione con il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie, ha allestito un progetto generale di rinnovamento tecnico, amministrativo e finanziario dell'azienda, che si permette di sottoporre, con il presente messaggio, all'attenzione del Gran Consiglio.

I.**BREVE STORIA E STATO ATTUALE DELLA RETE FRT**

Le FRT esercitano le linee ferroviarie Locarno - Camedo (Centovallina) e Locarno - Pontebrolla - Bignasco (Vallemaggia) nonché il servizio tranviario sul territorio dei Comuni di Locarno, Muralto e Minusio. Fino al 15 ottobre 1956 esse furono altresì concessionarie del servizio di navigazione nel bacino svizzero del Lago Maggiore. Giova qui ricordare e documentare l'importanza di questa impresa per l'economia della regione.

a) *Ferrovia delle Centovalli.* La linea Locarno - Camedo, aperta all'esercizio nel 1923, costituisce il tronco svizzero della ferrovia internazionale che collega Locarno a Domodossola. Questa arteria ferroviaria è esercitata in comune dalle FRT e dalla Società italiana Subalpina di Imprese ferroviarie, in base a una convenzione italo-svizzera del 12 novembre 1918, nella quale i due Stati contraenti si sono impegnati (art. 1) a garantirne l'esercizio. Questa ferrovia interessa più che l'Italia, la Svizzera, poichè costituisce la via di transito più breve fra la Svizzera francese e il Ticino. Nello stato veramente precario in cui si trova attualmente, essa non è più in grado di soddisfare nè le esigenze del traffico turistico, ancora intenso, nè quelle del traffico di transito, che va scemando di anno in anno, poichè il viaggiatore proveniente dalla Svizzera romanda preferisce affrontare il tragitto più lungo, ma più confortevole della linea del Gottardo che non quello non abbastanza rapido e oltremodo disagiabile, data la vetustà del materiale rotabile, della linea delle Centovalli. Le otto automotrici (di cui due di proprietà delle FRT) adibite al servizio internazionale Locarno - Domodossola datano dall'anno in cui venne costruita la ferrovia. Esse, in corsa diretta, impiegano due ore a compiere il percorso di 53 km. : sono prive di ogni comodità e la loro potenza (450 HP) è insufficiente per le esigenze attuali. Per risanare la Centovallina in maniera che possa ricuperare il traffico diretto fra la Svizzera francese, il Cantone di Berna e il Ticino, è assolutamente indispensabile dotarla di materiale rotabile moderno, rinforzare il binario e la linea di contatto, aumentare il numero e la potenza delle sottocentrali, e ciò tanto sul tronco svizzero quanto su quello italiano. Da più di un decennio,

la Confederazione (maggiormente interessata al problema che non l'Italia), si è preoccupata dell'indispensabile rinnovamento di questa ferrovia: eliminata la possibilità di soppressione del servizio, date le cattive condizioni in cui si trova la strada che collega Domodossola a Locarno attraverso la Val Vigizzo e le Centovalli e l'eccessivo onere che provocherebbe un suo ampliamento, essa si è dichiarata pronta a mettere a disposizione, nel quadro della legge sull'aiuto alle ferrovie private, con il concorso quindi del Cantone, i crediti necessari per il completo riassetto del tronco svizzero. Gli studi compiuti restarono però allo stato di progetto, giacchè la vicina nazione non sembrava disposta, fino al 1954, a compiere i sacrifici finanziari indispensabili per potenziare, contemporaneamente al tratto svizzero, il tronco italiano della ferrovia. Fu necessario attendere l'estate del 1954 per far mutare la posizione dell'Italia: infatti durante le trattative che si svolsero per il finanziamento dell'elettrificazione di alcune linee ferroviarie italiane che si collegano alla Svizzera (finanziamento operato con la concessione di un prestito svizzero di 200 milioni di franchi alle Ferrovie italiane dello Stato) venne nuovamente postulato il risanamento della ferrovia Domodossola - Camedo, quale contropartita del prestito in parola, nonchè della cessione all'Italia del servizio di navigazione sul bacino svizzero del Verbano (esercitato, come s'è detto, dalle stesse FRT). L'Italia accettò la condizione e nel novembre del medesimo anno accordò alla Società Subalpina, a titolo di sovvenzione, un contributo pari al 50 % della somma necessaria per il rinnovamento, secondo il piano tecnico allestito in comunione con gli esperti della Confederazione. Il rimanente 50 %, a norma degli accordi presi, dovrà essere messo a disposizione della Subalpina dalla Svizzera, sotto forma di prestito garantito dallo Stato italiano; di questa operazione finanziaria diremo più ampiamente in seguito.

Il rinnovamento del tronco italiano è quindi votato e già in atto: la Società Subalpina, d'accordo con l'Autorità svizzera, ha ordinato in comune con le FRT i suoi due elettrotreni articolati (vedi disegno allegato), ha acquistato le nuove rotaie e gli impianti a luce intermittente per i passaggi a livello, ha rinnovato parte della massicciata e ha concluso le trattative con la Provincia di Novara e il Comune di Domodossola per la costruzione della stazione sotterranea di Domodossola, collegata direttamente alla rete delle FFS e FS.

Di pari passo, in virtù degli accordi stipulati, le FRT dovranno ora procedere al rinnovamento del tronco svizzero, secondo il piano di risanamento preparato dal Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie di concerto con il Cantone, piano che codesto Gran Consiglio è ora chiamato a discutere: i lavori preliminari sono già stati condotti a termine e, nel limite dell'importo recuperato con la vendita dei battelli, la F.R.T. hanno già proceduto all'ordinazione dei due elettrotreni svizzeri da adibire al servizio su questa linea. La operazione di risanamento riveste una certa urgenza, in quanto essa dovrà essere condotta a termine entro due anni sul tronco italiano, per disposizione di legge.

A titolo d'orientamento, rammentiamo che il conto esercizio della ferrovia Locarno-Camedo ha sempre chiuso in attivo, salvo negli anni 1939 e 1940 e dal 1953 in poi (1953: disavanzo di Fr. 154.600,—; 1954: disavanzo di Fr. 140.600,—; 1955: disavanzo di Fr. 88.800,—). Non coperti sono gli ammortamenti, motivo per cui le FRT non sono in grado di provvedere con fondi propri al potenziamento della linea.

b) *Ferrovia della Valle Maggia.* Questa linea, dal tracciato molto meno accidentato di quella delle Centovalli, venne aperta al traffico nel 1907 ed esercitata in comunione d'esercizio con la Locarno - Camedo, fino alla fusione delle due società nel 1949. Il suo conto esercizio chiuse sempre in attivo salvo nel 1938 e nel 1939, e dal 1954 in poi (1954: disavanzo di Fr. 24.800,—; 1955: disavanzo di Fr. 100.800,—). Fanno completamente difetto gli ammortamenti.

Dal 1954 in poi assistiamo a una preoccupante evoluzione. Esauriti i trasporti di legname, che avevano alimentato la ferrovia della Vallemaggia durante l'ultima guerra, esauriti pure i trasporti per le Officine idroelettriche della Maggia, che la ferrovia non ha saputo accaparrarsi nella giusta misura, questa linea è entrata in un periodo di preoccupante deflessione e di esercizi deficitari. La sua pur favorevole posizione è minacciata dalla concorrenza automobilistica, nel traffico viaggiatori; ma ancor più sensibilmente nel settore del trasporto di merci. L'ampliamento della strada in occasione dei lavori idroelettrici della Maggia e il volume di traffico portato da quelle opere ha fatto sorgere in valle numerose piccole aziende di autotrasporti, le quali, per poter vivere, si sono oggi accaparrato l'80 % circa dei trasporti di pietre estratte dalle fiorenti cave di granito di Riveco, Cevio, Linescio, ecc., trasporti che per la loro stessa natura erano prima per così dire monopolio della ferrovia. A questa deriva una perdita d'introiti di 150/200.000,— franchi all'anno, pari cioè al disavanzo presumibile della ferrovia Locarno - Bignasco nel 1956.

Data la comodità della strada, come si disse, oltre i trasporti di merce, sono diminuiti anche quelli di persone. A questa sfavorevole evoluzione, concorrono diversi fattori: da un lato, l'interesse turistico che si è spostato soprattutto verso il bacino di Fusio, meta d'estate di lunghe colonne di torpedoni di agenzie turistiche, che fanno concorrenza alla ferrovia; dall'altro il fenomeno della motorizzazione individuale e dei trasporti abusivi di persone da parte dei privati. Alla concorrenza automobilistica la ferrovia, ormai minacciata nella sua esistenza, non può mettere un freno che migliorando sensibilmente le sue prestazioni. Essa dispone attualmente di tre automotrici, modello 1905, di potenza molto limitata; la loro velocità malgrado il tracciato in gran parte rettilineo, è troppo ridotta a motivo della linea di contatto laterale (unicum in Svizzera). Per percorrere la tratta Locarno - Bignasco, esse impiegano un'ora e 15 minuti, mentre una corriera percorre la stessa strada in 50 minuti. Come migliorare le prestazioni? L'esperto designato dal Consiglio di Stato, signor ing. Remy, direttore delle Ferrovie friburghesi, ha studiato due varianti: potenziamento della ferrovia, con una spesa di Fr. 3.800.000,—, o sostituzione di essa con un servizio di autobus, il quale richiederebbe, sempre a giudizio del perito, un investimento di 1.000.000,— di franchi. I calcoli del perito, che propende per la sostituzione della ferrovia, vanno però riveduti alla luce di più recenti studi del problema: va innanzitutto aumentata a 1.400.000,— franchi la spesa preventivata per l'introduzione di un servizio di autobus (ciò in considerazione dei maggiori costi e del maggior numero di vetture richieste dalle forti punte di traffico); per contro deve ridurre a ca. Fr. 3.000.000,— la spesa necessaria per il rinnovamento della ferrovia (Fr. 1.713.040,— per gli impianti fissi, secondo il calcolo nel piano di risanamento allestito dall'Ufficio federale dei trasporti, più franchi 1.300.000,— ca. per l'acquisto di nuovo materiale rotabile). Sempre secondo i calcoli del perito, il rendimento del servizio di autobus sarebbe migliore di quello del servizio ferroviario.

Nell'allestire il piano di risanamento generale delle FRT, il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie ha volutamente lasciato aperta la decisione se rinnovare oppure sostituire la ferrovia della Vallemaggia, in quanto, come diremo più avanti, la soluzione pratica di questo pur urgente problema, è possibile soltanto nella seconda tappa del risanamento, la quale potrà essere messa in cantiere subito dopo la prima, se la copertura dei disavanzi annuali delle FRT potrà avvenire con inclusione degli ammortamenti, oppure dopo il 1960 se il Cantone vorrà attendere l'entrata in vigore della nuova legge federale sulle ferrovie, che darà alla Confederazione la base legale per nuovi investimenti.

La direzione delle FRT, dal canto suo, si è riservata la decisione sull'alternativa ferrovia o auto, alla conclusione dell'esperimento che viene tentato nel corrente di quest'anno. Per migliorare il rendimento della ferrovia, pur evitando gli ingenti investimenti necessari per il suo potenziamento, è stato introdotto con il 1. gennaio 1957, a titolo sperimentale, un servizio integrativo a mezzo

autobus: con questo provvedimento alquanto oneroso, ma necessario, data la vetustà dell'impianto ferroviario, le FRT sperano di mettere un freno alla concorrenza automobilistica e di aumentare il traffico viaggiatori. Per quanto riguarda le merci e in particolare il trasporto di pietre, sono state contemporaneamente intavolate trattative con i proprietari e i concessionari delle cave di granito: dall'esito di questa azione dipenderà in gran parte il destino della ferrovia, essendo sin d'ora chiaro che essa non potrà risollevarsi se la popolazione della valle non apporterà l'indispensabile incremento di traffico.

Il finanziamento dell'ammodernamento della ferrovia o della sua sostituzione con un servizio autobus avverrà, come si è detto, in una seconda tappa: ciò non impedisce tuttavia che già in sede di esame del piano generale di risanamento venga discussa la questione di principio: ammodernamento o sostituzione della ferrovia. Una decisione in merito sarebbe a nostro giudizio anzi opportuna, data l'urgenza di alcuni indispensabili lavori di manutenzione straordinaria come la sostituzione del filo di contatto, che la Direzione delle FRT non può evidentemente intraprendere fintanto che non sono definite le sorti della ferrovia.

c) *Tranvie locarnesi.* Questo servizio ha avuto inizio nell'anno 1908. L'esercizio è stato deficitario sino al 1936 e nel 1951; attualmente chiude con un discreto utile, tuttavia insufficiente a coprire gli oneri di ammortamento. La concessione federale è valida fino al 1985. Da vari anni i Comuni di Locarno, Minusio e Muralto, a motivo del rumore e dell'ingombro stradale, propugnano una sostituzione delle tranvie con un moderno servizio di trasporto. Per varie considerazioni, la scelta è caduta sull'autobus, in favore del quale si è pure chiaramente pronunciato il perito del Consiglio di Stato sig. ing. Remy. Secondo i calcoli fatti da quest'ultimo nel 1954, e aggiornati dalla Direzione delle FRT, la sostituzione del tram con un moderno servizio d'autobus comporterà una spesa d'impianto di 775.000,— franchi, per una linea con circonvallazione a Solduno e a Minusio e corse ad intervalli di quindici minuti. Le previsioni d'esercizio lasciano apparire probabile un leggero disavanzo. Il finanziamento di questa iniziativa è naturalmente a carico dei tre Comuni interessati, ai quali il Consiglio di Stato, dopo una riunione preliminare, in data 30 novembre 1956 ha sottoposto un progetto di soluzione. Per questa trasformazione il Cantone non può dare aiuto alcuno, se si fa astrazione di un'indennità per l'allontanamento delle rotaie dalla strada cantonale prima della scadenza della concessione. Il Consiglio di Stato vi propone di fissare tale contributo a Fr. 200.000,—. Questa spesa è compensata dai vantaggi che il Cantone ritrae in seguito al miglioramento della viabilità tra Muralto e Minusio, sulla via Gottardo, arteria fin troppo congestionata, la quale non potrebbe altrimenti essere adeguata alle esigenze dell'intenso traffico stradale. Rammentiamo, a titolo di confronto, che un contributo di Fr. 300.000,— è stato a suo tempo concesso dallo Stato per la sostituzione delle tranvie elettriche mendrisiensi.

La decisione circa la trasformazione della linea tramviaria locarnese in un servizio d'autobus dovrà ancora formare oggetto di una decisione dei Consigli comunali di Locarno, Muralto e Minusio.

La soluzione di questo annoso problema, — ed altresì del risanamento generale delle FRT — è stata oltremodo facilitata dalla decisione del Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie, presa dopo ripetuti interventi del Cantone, di accordare alle FRT la concessione per il servizio automobilistico Locarno-Ascona-Brissago, di cui diremo più avanti. Il servizio automobilistico cittadino vero e proprio potrà così con il tempo essere esteso e formare una rete urbana e suburbana omogenea.

d) *Navigazione Lago Maggiore.* Le FRT erano titolari di una concessione federale per questo servizio valevole fino alla fine del 1967. La navigazione sul Lago Maggiore, fiorente fino al 1933, era diventata negli ultimi anni deficitaria.

Le FRT avevano dovuto assumere questo servizio in proprio, costituendo una flotta di natanti, nell'anno 1943 in seguito alla chiusura della frontiera italiana, che aveva lasciato il bacino svizzero del Verbano sprovvisto di battelli. Alla costituzione di questo servizio, è stata in pratica destinata, per volontà della Confederazione, la quasi totalità dei fondi provenienti dal parziale risanamento FRT compiuto negli anni 1950/51.

In seguito alle note rivendicazioni presentate nel 1954 dall'Italia volte ad ottenere la privativa del servizio di navigazione sul Lago Maggiore in reciprocità con la privativa svizzera sul Ceresio, per evitare l'insediamento di una società italiana sul Lago di Lugano, che avrebbe potuto mettere in pericolo la società svizzera concessionaria del servizio su quel lago, Confederazione e Cantone hanno proposto alle FRT la rinuncia alla loro concessione per la navigazione nelle acque elvetiche del Verbano. Questa rinuncia, con effetto dal 15 ottobre 1956, è stata ottenuta con la promessa che sarebbe subito stato approntato il nuovo piano di risanamento dell'impresa e segnatamente che si sarebbe seriamente esaminata la possibilità di inserire nella rete delle FRT l'autolinea Locarno - Ascona - Brissago, già rivendicata dalle PTT alla scadenza dell'attuale concessione.

E' fuori dubbio che la cessione del servizio di navigazione sul Lago Maggiore, per ragioni di interesse nazionale e cantonale, ha causato alle FRT una perdita sensibile, che si farà sentire negli esercizi futuri. Una perdita effettiva, non ancora esattamente determinata, ma che si aggirerà sui 400.000 franchi, è subita dalle FRT sulla vendita dei battelli, la mancata vendita di altro materiale di navigazione, la cessione dei pontili, del terreno per il cantiere navale a Mappo, ecc.

La perdita sulla vendita dei battelli, dovuta all'elevato costo di acquisto, viene naturalmente coperta dal risanamento, in quanto i mezzi di terzi, Cantone, Confederazione e Comuni, sono tanto più elevati, quanto più esiguo è il ricavo a favore delle FRT dalla alienazione di cui sopra. Lo stesso può dirsi per i pontili e per il terreno di Mappo.

Il Consiglio di Stato si riserva tuttavia di meglio chiarire nei confronti della Confederazione — Autorità di vigilanza — nella seconda tappa del risanamento, la questione della responsabilità e della rifusione di queste perdite in rapporto altresì al maggior investimento per acquisto di natanti operato, dietro autorizzazione dell'Ufficio federale dei trasporti, con i denari del risanamento parziale 1950/1951. Il ricavo della vendita dei battelli alla Gestione Governativa Italiana è stato di Fr. 1.060.000,—. Questa somma venne versata su di un conto bloccato e sarà destinata in primo luogo all'acquisto dei due moderni elettrotreni per la Centovallina.

II.

IL RISANAMENTO PARZIALE PRECEDENTE

Il 5 agosto 1943, le ferrovie Locarno - Camedo e Locarno - Pontebrolla - Bignasco chiesero alla Confederazione un soccorso in base alla legge federale del 6 aprile 1939. La domanda venne sottoposta all'esame della Commissione federale di esperti per il soccorso alle ferrovie private, la quale diede preavviso favorevole, suggerendo tuttavia che la concessione del contributo richiesto venisse subordinata alla fusione delle due imprese in un'unica società (FRT) e alla dotazione del servizio di navigazione di un parco di natanti, allo scopo di migliorare il reddito dell'impresa. Il fabbisogno per il rinnovamento tecnico degli impianti ferroviari e l'acquisto di un proprio parco di battelli fu allora calcolato a Fr. 4.700.000,—. La realizzazione integrale di questo piano di risanamento non poté tuttavia a quel momento essere raggiunta, poichè i crediti di cui disponeva la Confederazione per provvedimenti del genere non erano sufficienti. Venne di conseguenza deciso di limitarsi a una prima azione di risana-

mento per un importo massimo di Fr. 2.500.000,—, finanziata con denaro liquido in ragione di Fr. 1.578.336,— da parte della Confederazione, di Fr. 600.000,— da parte del Cantone e dei Comuni e di ca. Fr. 400.000,— dalle stesse FRT. Come ulteriore misura di risanamento, il Cantone Ticino accettò la rinuncia a obbligazioni e la loro trasformazione in azioni per un importo di complessivi Fr. 1.170.000,—. A quel momento venne concordato che il finanziamento dell'ulteriore risanamento avrebbe dovuto essere raggiunto in un successivo periodo di tempo, in correlazione con il rinnovamento del tronco italiano della Centovallina. All'uopo infatti la Confederazione, con legge complementare del 21 dicembre 1949, accantonò espressamente la somma di un milione per la prosecuzione dell'opera di assestamento. Questo importo è tuttora accantonato presso l'Ufficio federale dei trasporti in attesa della realizzazione del presente progetto generale di risanamento.

Il denaro liquido proveniente dall'azione di soccorso decisa negli anni 1950/1951 venne in gran parte utilizzato per la creazione di un parco natanti (acquisto della motonave Delfino), per i lavori preparatori riguardanti la costruzione del progettato cantiere navale a Mappo, nonché per altri lavori urgenti (miglioramento del binario fra Locarno e Pontebrolla, ecc.): in parte venne anche assorbito dal forte rincaro dei prezzi subentrato nel frattempo rispetto al momento in cui venne elaborato il piano di risanamento. Della prima azione di assestamento restano ancora disponibili ca. 2.900,— franchi.

L'opera iniziata, pur essendo stata alquanto illusoria per la forzata cessione all'Italia del servizio di navigazione, al quale per volontà della Confederazione era stata destinata la maggior parte dei fondi disponibili, deve oggi essere proseguita d'urgenza. Il fabbisogno per il risanamento integrale dell'impresa ha dovuto essere calcolato di nuovo e forma oggetto del nuovo piano generale che esporremo qui di seguito.

III.

IL PIANO GENERALE DI RISANAMENTO

Il 23 luglio 1956 a Bellinzona, in una seduta fra il capo del Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie, Consigliere federale on.le G. Lepori e il Consiglio di Stato, venne ampiamente esaminato il problema del risanamento ed elaborato un piano generale. Quella riunione permise di appurare che fra Confederazione e Consiglio di Stato « esiste una perfetta identità di vedute quanto alla necessità e all'urgenza di un risanamento completo dell'impresa nonché alle soluzioni da prospettare ».

Affinchè il risanamento sia completo e definitivo esso deve comprendere :

A. *La sistemazione del capitale sociale*, operata mediante acquisto delle azioni che ancora si trovano nelle mani dei privati al fine di trasformare le FRT in un'azienda pubblica (della Confederazione, del Cantone e dei Comuni) e riduzione del capitale azionario.

Le FRT, nel quadro del risanamento, devono essere autorizzate ad acquistare da due azionisti privati, al prezzo di Fr. 50.000,— le seguenti azioni :

2.000	azioni privilegiate di I. rango	a Fr. 100,—	
9.700	azioni privilegiate di II. rango	a Fr. 100,—	
6.300	azioni ordinarie	a Fr. 100,—	
18.000	azioni a Fr. 100,—	= Fr.	<u>1.800.000,—</u>

I due azionisti privati in questione hanno già dato la loro approvazione a questo negozio. Tali azioni devono poi essere annullate, a' sensi dell'art. 659 CO e il capitale azionario va ridotto in modo corrispondente. Come ulteriore provvedimento, il rimanente capitale azionario di Fr. 1.122.000,— deve essere ridotto nella misura del 50 %.

Da queste misure di risanamento scaturisce un provento per capitale azionario ammortizzato, di Fr. 2.361.000,—. Questo importo va utilizzato per la copertura dell'attuale disavanzo di circa 2,3 milioni di franchi nonché del prezzo d'acquisto delle azioni private, di Fr. 50.000,—; resterebbe così una piccola riserva contabile di Fr. 11.000,—. Il saldo passivo di 2,3 milioni di franchi è calcolato come segue:

Capitale azionario:

Alla fine del 1955, il saldo del conto profitti e perdite raggiunse l'importo di		Fr. 450.623,33
Ad esso devono ancora essere aggiunti:		
Arretrato negli ammortamenti del gruppo spese generali e sottostruttura		Fr. 2.087.812,—
Ammortamento sui titoli		Fr. 21.676,—
Ammortamento sui debitori		Fr. 111.008,60
Perdita contabile derivante dalla vendita del parco natanti		Fr. 300.000,—
Il saldo passivo sale così a		<u>Fr. 2.971.119,93</u>
Da esso devono essere dedotti:		
Riserva di risanamento esistente	Fr. 638.969,21	
Riserva capitale ammortizzato	Fr. 37.800,—	Fr. 676.769,21
		<u>Fr. 2.294.350,72</u>
o in cifra tonda		<u>Fr. 2.300.000,—</u>

Le rimanenti 35.234 azioni privilegiate di I. e II. grado devono in seguito essere convertite in azioni ordinarie.

Dopo questi provvedimenti, il capitale sociale risulterà composto nel seguente modo:

35.234 azioni ordinarie a Fr. 100,—	=	Fr. 3.523.400,—
11.220 azioni ordinarie a Fr. 50,—	=	Fr. 561.000,—
46.454 azioni		<u>Fr. 4.084.400,—</u>

Eliminate le suddette azioni, rimane ancora un esiguo gruppo di azionisti privati, in parte irreperibili.

B. L'eventuale liquidazione degli obbligazionisti.

Il debito obbligazionario FRT (senza i tram) ammonta, in base al bilancio, al 31 dicembre 1955, a	Fr. 1.026.300,—
Da questo devono essere dedotte le obbligazioni che si trovano in possesso delle FRT medesime	Fr. 63.050,—
Debito obbligazionario effettivamente dovuto	<u>Fr. 963.250,—</u>

Conformemente alle condizioni pattuite, su questo capitale è corrisposto un interesse del 3,5 %. L'interesse è variabile e, al pari degli ammortamenti annui di Fr. 25.000,—, può essere corrisposto soltanto se il risultato di esercizio lo permette. Secondo tutte le probabilità, le obbligazioni non potranno nemmeno in avvenire né produrre interesse né essere rimborsate, in quanto non è per il momento da ritenere che gli introiti d'esercizio saranno sufficienti per coprire le spese, gli ammortamenti e anche gli interessi sulle obbligazioni. Una liquidazione dei crediti, su una base accettabile, tornerebbe quindi di vantaggio agli obbligazionisti. Le somme apportate dalla Confederazione e dal Cantone devono però in primo luogo essere adoperate per il risanamento tecnico dell'impresa e non rimangono quindi mezzi a disposizione per una liquidazione degli obbliga-

zionisti. Tuttavia, per documentare la buona volontà e venire incontro ai creditori pignoratizi, è possibile offrire loro una liquidazione in base al pagamento di un importo pari al 10 % del valore nominale dell'obbligazione, ritenuto tuttavia che essi rinuncino al rimanente 90 % del loro credito. Per ottenere questo risultato non deve tuttavia essere introdotta una procedura concordataria. Tutti gli obbligazionisti i quali accettano la liquidazione proposta potranno ritirare il loro avere a liquidazione del 10 % presso le FRT, dietro consegna del loro titolo che verrà annullato. Le FRT dovranno essere autorizzate a procedere a quest'operazione, e i mezzi finanziari necessari dovranno essere messi a loro disposizione.

C. *La riorganizzazione amministrativa dell'azienda.*

Programmata nel piano generale di risanamento, con la nomina di un nuovo direttore, nella persona di un esperto in materia di trasporti proposto congiuntamente dall'Autorità federale e da quella cantonale, la riorganizzazione amministrativa è già in atto: essa comporta una riduzione e la qualificazione del personale, nonché la razionalizzazione del servizio per quanto possibile in base alle risultanze della perizia allestita dall'ing. Remy.

D. *Il risanamento della Centovallina sul tronco Locarno-Camedo.*

Come già rilevato, il rinnovamento e potenziamento tecnico del tronco svizzero della Centovallina dovrà compiersi contemporaneamente al rinnovamento del tratto italiano, già in corso di esecuzione. Secondo il piano tecnico elaborato dall'Ufficio federale dei trasporti in base alla perizia Remy, si deve prevedere la seguente spesa:

a) Rinnovamento completo della sottostruttura con rotaie di 30,1 kg/ml. e nuove traverse: rinnovamento della massicciata. Spesa	Fr. 1.800.000,—
b) Linea di contatto con sospensione a catenaria, palificazione di cemento armato, telefono ferroviario, nuova attrezzatura d'officina	Fr. 920.000,—
c) 2 nuovi elettrotreni articolati a 113 posti a sedere ognuno	Fr. 1.265.000,—
d) Carrello di riserva con motore, rimessa in assetto di 2 automotrici e di 12 vetture, rimorchio	Fr. 217.000,—
	Fr. 4.202.000,—
o, in cifra tonda	<u>Fr. 4.200.000,—</u>

Il rinnovamento del tratto italiano sarà attuato dalla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, seguendo gli stessi criteri; la concessionaria italiana provvederà pure all'acquisto di due nuovi treni leggeri articolati, i primi e più moderni del genere in Svizzera, i quali, con i due elettrotreni che verranno ordinati dalle FRT, permetteranno un trasporto molto più confortevole su questa linea, e una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza (un'ora e mezzo invece di due ore).

Il rinnovamento della ferrovia e in specie l'acquisto di nuovo materiale rotabile moderno potrà imprimere un impulso rinnovatore a questa importante linea di collegamento fra il Ticino e la Svizzera romanda, Cantone di Berna incluso, e ciò avrà senza dubbio le sue favorevoli ripercussioni sul rendimento della linea.

E. *Il rinnovamento o la sostituzione della ferrovia della Vallemaggia.*

Come abbiamo già detto, una decisione di massima sulla questione a sapere se sia più opportuno rinnovare tecnicamente la ferrovia oppure sostituirla con

un servizio d'autobus è ancora aperta. In base alle risultanze della perizia Remy, per il rinnovamento di questa ferrovia sarebbe necessaria una spesa di ca. Fr. 3.800.000,—, senza materiale rotabile nuovo. Secondo i calcoli dell'Ufficio federale dei trasporti sarebbero però sufficienti Fr. 1.713.000,—, senza materiale rotabile nuovo. A questa cifra vanno aggiunti, a giudizio della Direzione FRT ca. 1.300.000,— franchi per materiale rotabile nuovo (indispensabile per poter migliorare l'orario, le motrici attuali essendo troppo deboli): ne risulterebbe quindi un importo complessivo di 3 milioni di franchi.

Per contro la sostituzione della ferrovia con un servizio d'automobili potrebbe realizzarsi con un importo sensibilmente inferiore, cioè di Fr. 1.400.000,—, secondo i calcoli rettificati FRT, in base alla perizia Remy, la quale calcolava un onere di 950.000,— franchi. L'Ufficio federale dei trasporti, nel suo piano di risanamento, scrive in proposito: « Questa questione merita ancora un attento esame, cui va proceduto tenendo conto del fatto che da una sostituzione del servizio non deve risultarne un peggioramento per gli abitanti della valle. Nell'approfondire questo problema, non va d'altra parte dimenticato che la programmata sostituzione delle tranvie di Locarno, nonché l'inclusione del servizio automobilistico Locarno - Ascona - Brissago nella rete delle FRT, offre interessanti aspetti sia per un servizio automobilistico razionale nella Vallemaggia, sia per il consolidamento generale delle FRT ».

Osserviamo nuovamente da parte nostra che, pur essendo il finanziamento di quest'opera rinviato alla seconda tappa del risanamento, sarà opportuno prendere tosto una decisione di principio sulla sostituzione o meno della ferrovia, affinché la Direzione delle FRT sappia se è ancora utile intraprendere i necessari lavori di manutenzione straordinaria, che non possono essere deferiti oltre senza mettere in pericolo la sicurezza dell'esercizio. Le prime reazioni della popolazione in Vallemaggia sono decisamente favorevoli al mantenimento della ferrovia. Un giudizio sulle possibilità di rendimento della ferrovia sarà possibile soltanto quando saranno conosciuti i risultati dell'azione di ricupero del traffico intrapresa nel corrente inverno dalla direzione della ferrovia.

F. La sostituzione delle tranvie locarnesi con un servizio di autobus.

Di ciò abbiamo ampiamente riferito. La decisione in merito al finanziamento spetta in primo luogo ai Comuni di Locarno, Muraltò e Minusio. Lo Stato sarà chiamato a parteciparvi con un contributo di Fr. 200.000,—, quale indennità per l'allontanamento delle rotaie dalla strada cantonale prima della scadenza della concessione.

G. L'assunzione del servizio automobilistico Locarno - Ascona - Brissago.

Già in occasione del precedente risanamento, l'Ufficio federale dei trasporti, nel suo piano, aveva prospettato la cessione alle FRT del servizio automobilistico Locarno - Ascona - Brissago, attualmente esercitato da un'impresa privata locarnese. Per varie ragioni e contro il parere del Consiglio di Stato, l'Autorità federale non seppe tuttavia compiere questo passo, e rinnovò in via provvisoria all'impresa privata assuntrice la concessione della linea, notoriamente redditizia. Tale concessione arriva però a scadenza il 31 maggio 1957. Le FRT, richiamandosi alle promesse fatte a suo tempo, postularono la concessione di questa linea come contropartita per l'onerosa rinuncia anticipata al servizio di navigazione sul Lago Maggiore. Durante i lavori preparatori del presente piano di risanamento, il capo del Dipartimento federale delle poste e ferrovie riconobbe che il rilevante utile di questa linea avrebbe potuto concorrere notevolmente ad assestare la situazione finanziaria delle FRT; aderendo alle proposte dell'Ufficio federale dei trasporti e dell'Autorità cantonale, egli non approvò il progetto della Direzione generale delle PTT di trasformare la autolinea Locarno - Ascona - Brissago in un servizio d'assuntore, e si dichiarò

invece d'accordo col rilascio della concessione alle FRT, a decorrere dal 1. giugno 1957, a condizione che il piano di risanamento approntato di comune accordo fra Confederazione e Consiglio di Stato fosse approvato dal Gran Consiglio. La ripresa del servizio da parte delle FRT non potendo avvenire con effetto immediato, per motivi d'indole tecnica e finanziaria, sotto gli auspici delle Autorità federali e cantonali, venne concordato fra FRT e l'attuale concessionario della linea uno schema di contratto, in base al quale quest'ultimo continuerà a svolgere il servizio, per conto delle FRT, durante un ulteriore periodo di tre anni, cioè fino al 31 dicembre 1960, corrispondendo alle FRT un'indennità annua di Fr. 10.000,—. Una richiesta dell'attuale concessionario intesa ad ottenere il prolungamento del contratto da tre a cinque anni non poté essere accolta né dal Dipartimento federale delle poste e ferrovie né dal Consiglio di Stato, i quali dovrebbero altrimenti assumere la copertura dei disavanzi delle FRT durante tutto il periodo in cui verrebbe a mancare il maggior introito di questa linea. Secondo le normali aspettative, infatti, i proventi dell'autoservizio Locarno - Ascona - Brissago devono poter compensare le perdite d'esercizio sulle altre linee delle FRT o per lo meno ridurle a un livello sopportabile.

Circa il finanziamento del materiale rotabile, dato il buon reddito della linea, non dovrebbero esistere soverchie difficoltà. Fra qualche anno, le FRT avranno la possibilità di assorbire gradualmente l'impresa assuntrice, ricorrendo eventualmente a mutui bancari o a un aumento del capitale sociale. E' però sin d'ora pacifico che il Cantone non può immettere fondi nelle FRT per un servizio di questa natura, né garantirne l'esercizio. E' questo un affare delle FRT come società, senza garanzia cantonale.

IV.

LA PRIMA TAPPA DEL RISANAMENTO

A. *Risanamento tecnico*

Pur formando un unico complesso, il risanamento generale delle FRT, per i motivi che esporremo qui di seguito, dovrà essere realizzato in due tappe distinte. L'opera di risanamento ha il suo fondamento giuridico nella legge federale del 6 aprile 1939 sul soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione nonché nella legge complementare del 21 dicembre 1949. Dopo il primo risanamento parziale, destinato essenzialmente alla navigazione, concluso nel 1951, la Confederazione, con la precipitata legge complementare del 21 dicembre 1949, ha accantonato la somma di Fr. 1.000.000,— a favore delle FRT per la prosecuzione del rinnovamento dell'impresa. Conformemente alle disposizioni di tale legge, com'è noto, un contributo di uguale importo deve essere fornito dal Cantone. Si potrebbe quindi mettere a disposizione, previa approvazione da parte del Gran Consiglio per quanto riguarda la dovuta quota parte del Cantone Ticino in base alla legislazione federale, le seguenti somme :

Contributo della Confederazione accantonato in virtù della LF 21.12.49	Fr. 1.000.000,—
Uguale contributo che dovrebbe fornire il Cantone in virtù della disposizione di legge che prevede la partecipazione del Cantone per almeno la metà dell'importo totale	Fr. 1.000.000,—
In totale	Fr. 2.000.000,—
A questo importo va aggiunta la somma ricavata dalle FRT in seguito alla vendita dei battelli	Fr. 1.060.000,—
In totale, cioè	Fr. 3.060.000,—

Evidentemente questa somma non è sufficiente per condurre a termine l'intero programma di risanamento tecnico, che richiede una somma di 4 milioni e 200.000,— franchi per la sola Centovallina, importo al quale va aggiunto il finanziamento della Vallemaggia, di Fr. 1.400.000,— oppure Fr. 3.000.000,—, a seconda della soluzione che verrà adottata (autobus o ferrovia).

La Confederazione si è dichiarata disposta a mettere a disposizione la sua quota parte per la rimanente opera di risanamento, ma potrà farlo soltanto allorchè sarà entrata in vigore la nuova legge sulle ferrovie, attualmente in discussione davanti alle Camere federali, la quale creerà una nuova base legale. Il risanamento tecnico deve quindi essere realizzato in due momenti, incominciando dall'opera più urgente, cioè dal rinnovamento della Centovallina (Locarno - Pontebrolla - Camedo) :

Soprastruttura	Fr. 660.000,—
Linea di contatto, telefono ferroviario, attrezzatura d'officina	Fr. 920.000,—
2 nuovi elettro-treni articolati	Fr. 1.265.000,—
Rinnesa in assetto di 2 automotrici e di 12 vetture-rimorchio, caerello di riserva con motore	Fr. 215.000,—
	<u>Totale Fr. 3.060.000,—</u>

L'ulteriore milione in cifra arrotondata, destinato alla soprastruttura della Centovallina, nonchè la somma necessaria per la sostituzione o il rinnovamento della Ferrovia della Vallemaggia saranno messi a disposizione delle FRT ancora nel corso del periodo triennale di risanamento.

Alla copertura del contributo del Cantone per il primo periodo del risanamento, di un milione di franchi, i Comuni interessati saranno chiamati a partecipare nella misura del precedente risanamento, cioè del 50 %. Alla quota parte del Cantone, di Fr. 500.000,— va poi aggiunto il contributo a fondo perso per l'eliminazione delle rotaie del tram da via Gottardo, fissato a Fr. 200.000,—.

In questa prima fase di risanamento, i Comuni saranno chiamati a contribuire per un importo di Fr. 500.000,—.

Proceduralmente, il riparto dei contributi sui singoli Comuni avviene in prima istanza ad opera del Dipartimento delle finanze, con ricorso al Consiglio di Stato. Gli elementi di giudizio sono ancora una volta l'importanza degli impianti, la popolazione, l'ente imponibile e le esigenze turistiche. Giova tuttavia rilevare che, scomparso l'elemento navigazione, alcuni Comuni i quali saranno liberati da ogni contributo, mentre che altri, dovranno pur contribuire, ma in funzione della loro importanza turistica o per altro titolo valido ad esclusione del fattore navigazione.

Il contributo della Confederazione, del Cantone e dei Comuni, di franchi 2.000.000,— in totale (escluso quindi quello cantonale per la sistemazione di Via Gottardo) sarà versato su rilascio di azioni privilegiate. Il capitale sociale delle FRT, ridotto in conseguenza dei provvedimenti esposti al cap. III, dovrà quindi essere aumentato di Fr. 2.000.000,— e verrà a trovarsi quasi integralmente nelle mani degli enti pubblici.

B. Copertura dei disavanzi

Finchè la situazione dell'azienda sarà assestata, il Cantone dovrà inoltre garantire, a partire dal 1. gennaio 1955, la copertura dei disavanzi d'esercizio delle FRT, dedotti i contributi della Confederazione versati in base alle vigenti leggi sul risanamento delle ferrovie private. Ciò significa che il Cantone Ticino e la Confederazione assumono per metà ciascuno la copertura del puro disavanzo d'esercizio dell'anno 1955, nel senso dei decreti federali 3 ottobre 1951 e 24 settembre 1954 concernenti un aiuto temporaneo a talune imprese private ferro-

viarie e di navigazione per mantenerne l'esercizio. La copertura del disavanzo d'esercizio del 1955 rende necessario un contributo di Fr. 205.988,—, ossia franchi 102.994,— a carico della Confederazione e Fr. 102.994,— a carico del Cantone Ticino, rispettivamente dei Comuni per il 50 %.

Trovandosi l'azienda in una difficile situazione finanziaria per mancanza di liquidità, è opportuno che venga presa una decisione sollecita in merito a questo soccorso temporaneo. Per evitare ritardi, ci permettiamo quindi di sottoporvi un progetto di decreto separato che prevede la copertura del disavanzo d'esercizio 1955. A decorrere dal 1. gennaio 1956, nel disavanzo d'esercizio da coprire devono essere inclusi anche le spese d'ammortamento, le quali per il momento vanno sopportate esclusivamente dal Cantone, in quanto alla Confederazione manca ancora la base legale (nuova legge sulle ferrovie), per poterlo fare. I mezzi liquidi messi a disposizione con la copertura degli ammortamenti FRT devono essere adoperati esclusivamente per anticipare in parte il finanziamento del risanamento tecnico della ferrovia delle Centovalli, secondo periodo, nonché della Vallemaggia.

Appena saranno create le necessarie basi legali, la Confederazione esaminerà in quale misura (almeno il 50 %) essa deve partecipare alla copertura dei disavanzi d'esercizio delle FRT, inclusi gli ammortamenti, al fine di sgravare il Cantone Ticino di quest'onere. Sarà inoltre esaminato in quale proporzione dovrà essere conteggiato al Cantone Ticino, nella fissazione dei contributi per la seconda tappa del risanamento, l'onere supplementare che esso deve sopportare negli anni dal 1. gennaio 1956 fino al momento in cui sarà creata la base legale per la partecipazione della Confederazione.

I mezzi finanziari derivanti dalla copertura degli ammortamenti saranno versati su un conto bloccato presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino e le FRT potranno attingervi soltanto con il consenso del Consiglio di Stato.

V.

FINANZIAMENTO DEL PRESTITO SVIZZERO ALLA SOCIETÀ' SUBALPINA DI IMPRESE FERROVIARIE

In merito al finanziamento del prestito svizzero di 1.750.000,— franchi alla Società Subalpina di Imprese ferroviarie per il potenziamento del tronco italiano della Centovallina (Domodossola-Camedo), il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie ha scritto in data 3 novembre 1956 al Consiglio di Stato la lettera del seguente tenore :

« Come vi è noto, l'azione di risanamento delle FRT venne concordata in relazione anche all'accordo con l'Italia relativo a un prestito di 200 milioni di franchi alle Ferrovie italiane dello Stato. Con gli interessi di questo prestito si era previsto di finanziare un mutuo di Fr. 1.750.000,— accordato dalla Svizzera alla Società Subalpina di Imprese ferroviarie per il rinnovamento tecnico del tronco italiano della Centovallina (Domodossola-Camedo). D'intesa con le FRT e l'Ufficio federale dei trasporti venne allestito un programma tecnico di risanamento uniforme per tutta la linea Locarno-Domodossola; sul tronco italiano, i lavori di ammodernamento sono già stati messi in cantiere. Nel quadro di tale programma è stata prevista l'ordinazione di quattro moderni elettrotreni articolati, due per le FRT e due per la Società Subalpina. I termini di fornitura per questo nuovo indispensabile materiale rotabile, che verrà costruito in massima parte dall'industria svizzera, sono di 24 mesi. Affinché esso venga fornito per tempo, è indispensabile

procedere all'ordinazione ancora nel corrente di questo anno. La Subalpina e le FRT sono state quindi autorizzate a passare l'ordinazione.

Ci si trova tuttavia di fronte ad una difficoltà poichè l'accordo tra la Svizzera e l'Italia relativo al prestito di 200 milioni non ha sino ad oggi potuto essere ratificato, non essendo ancora state adempite e non sapendo se e quando verranno adempite da parte dell'Italia alcune condizioni di carattere economico. Qualora l'accordo sul prestito dei 200 milioni dovesse essere annullato — ciò che appare quanto mai improbabile — verrebbe a cadere anche la base prevista per la concessione del mutuo di Fr. 1.750.000,— alla Società Subalpina e, di conseguenza, pregiudicata la realizzazione dell'urgente risanamento delle FRT. Ciò deve assolutamente essere evitato. Per parare a questa eventualità, abbiamo quindi previsto, come soluzione di ripiego, di accordare alle FRT, in base all'art. 14^a della legge del 21 dicembre 1949 sull'aiuto alle ferrovie private, un prestito del medesimo importo, che la concessionaria svizzera potrebbe utilizzare per finanziare i lavori di rinnovamento sul tronco italiano della Centovallina. Le modalità e le condizioni di quest'eventuale prestito alle FRT saranno studiate dai servizi del nostro Dipartimento, di concerto con l'Amministrazione federale delle finanze. In base alla legge sull'aiuto alle ferrovie private, la Confederazione non può però assicurare da sola il finanziamento di un siffatto prestito: di conseguenza il Cantone Ticino, in tale eventualità, dovrebbe concorrere al finanziamento nella misura del 50 %, ossia con Fr. 875.000,—. La Società Subalpina ne garantirà il rimborso e l'interesse, nei modi già previsti per il mutuo prospettato in base all'accordo relativo al prestito di 200 milioni.

Per queste considerazioni, vi preghiamo perciò di includere nel vostro messaggio al Gran Consiglio relativo al risanamento FRT, come soluzione di ripiego per il caso improbabile in cui dovesse cadere il prestito dei 200 milioni, anche la concessione di un mutuo di Fr. 875.000,— alla concessionaria svizzera. L'importo di Fr. 1.750.000,— dovrebbe poter essere messo a disposizione della Subalpina entro il 31 marzo 1957 ».

Il Consiglio di Stato ha fondati motivi per ritenere che l'operazione di prestito si farà, come previsto inizialmente, attingendo agli interessi del mutuo di 200 milioni concesso dalla Svizzera alle Ferrovie italiane dello Stato. Tuttavia, nella ipotesi in cui ciò non si avverasse, aderendo all'invito dell'Autorità federale, esso chiede a codesto Gran Consiglio di essere autorizzato a concedere alla Società Subalpina, tramite le FRT, a titolo di prestito garantito dallo Stato italiano nonchè da ipoteca sulla ferrovia Domodossola - Camedo, la somma di Fr. 875.000,—, come alla lettera del Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie. Il rimborso del prestito è garantito dalle annualità di sussidio del governo italiano.

VI.

CONCLUSIONI

Il presente piano generale di risanamento, frutto di approfonditi studi nonchè di numerose discussioni fra l'esecutivo cantonale e l'Autorità federale, persegue lo scopo di assestare definitivamente, dal lato tecnico, finanziario e amministrativo, la situazione delle Ferrovie Regionali Ticinesi, oggi pressochè fallimentare. Interpretando il pensiero espresso da codesto Gran Consiglio, esso tende ad un intervento radicale, rifuggendo dal sistema dei piccoli soccorsi che non condurrebbero certo a un successo qualsiasi.

La trasformazione dell'impresa in un'azienda pubblica, con capitale sociale quasi interamente nelle mani degli enti pubblici, offre ogni garanzia per l'avvenire.

Il rinnovamento quasi totale della ferrovia delle Centovalli permetterà di recuperare il traffico di transito per e dalla Svizzera francese e di ridurre sensibilmente, se non di eliminare, grazie alle migliorate prestazioni, il disavanzo di questa linea.

La trasformazione o il rinnovamento della ferrovia della Vallemaggia riporterà in equilibrio il conto esercizio di questa linea indispensabile all'economia della valle.

La sostituzione dei tram di Locarno con un servizio d'autobus provocherà un piccolo disavanzo, che potrebbe tuttavia essere eliminato qualora, come proposto ai tre Comuni interessati, il finanziamento della trasformazione venisse operato mediante cessione di azioni invece che ricorrendo a un mutuo.

Un eventuale disavanzo di questi tre servizi riuniti sarà comunque compensato dal non disprezzabile utile dell'autoservizio Locarno - Ascona - Brissago che fra tre anni verrebbe assunto in proprio dalle FRT. La concessione di questo autoservizio alle FRT è per così dire la chiave di volta di tutto il risanamento. Esso permetterà verosimilmente all'azienda, quando sarà assestata, di reggere da sola, senza ulteriori interventi dei poteri pubblici. Ciò tanto più in quanto nella nuova legge sulle ferrovie e nel progetto di riforma delle finanze federali, si è chiaramente manifestata la tendenza a un maggior aiuto della Confederazione a favore delle ferrovie private, sia sotto forma di rifusione dei cosiddetti oneri extraferroviari sia sotto forma di partecipazione alla copertura degli ammortamenti. In conclusione, il Consiglio di Stato, d'intesa con il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie, è convinto che una volta portato a compimento il presente risanamento si potrà guardare con fiducia all'avvenire delle Ferrovie Regionali Ticinesi, la cui vasta rete di servizi pubblici non può essere negletta, perchè d'interesse generale e indispensabile per i bisogni della collettività.

Per queste considerazioni, esso propone al Gran Consiglio di adottare i due progetti di decreto concernenti l'uno il risanamento delle Ferrovie Regionali Ticinesi (piano generale e primo periodo) e l'altro la copertura del disavanzo d'esercizio dell'anno 1955. Siccome il problema riveste carattere d'urgenza, data l'allarmante situazione in cui si trovano le FRT, il Consiglio di Stato vorrebbe pregare il Gran Consiglio di concedere la migliore e sollecita attenzione ai disegni legislativi presentati.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Canevascini

Il Cons. Segr. di Stato :

Stefani

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente il risanamento delle Ferrovie Regionali Ticinesi
(piano generale e prima tappa)

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio n. 677 dell'11 gennaio 1957;

visto le leggi federali 6 aprile 1939 e 21 dicembre 1949 concernenti il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione;

visto il piano di risanamento del 31 ottobre 1956 dell'Ufficio federale dei trasporti e relativa convenzione aggiuntiva, su proposta del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — Il piano di risanamento generale delle Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno del 31 ottobre 1956 e il supplemento alla convenzione del 17 maggio e 23 agosto 1950 / 15 gennaio 1951 concluso fra la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino da una parte e le FRT dall'altra parte, del 31 ottobre 1956, elaborati dal Dipartimento federale delle poste e ferrovie d'intesa con il Consiglio di Stato sono approvati. Il risanamento sarà eseguito in due periodi.

Art. 2. — Il Consiglio di Stato, in esecuzione del programma previsto per il primo periodo, è autorizzato a versare alla Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno l'importo di Fr. 1.000.000,—, di cui il 50 %

Fr. 500.000,— come partecipazione del Cantone alla sistemazione della Ferrovia delle Centovalli (tronco Locarno - Pontebrolla - Camedo);
l'altro 50 %

Fr. 500.000,— come partecipazione dei Comuni.

Il versamento del contributo di Fr. 1.000.000,— avviene dietro rimessa di azioni privilegiate F.R.T. per un importo nominale equivalente.

Art. 3. — I Comuni interessati sono tenuti a rimborsare al Cantone l'importo di Fr. 500.000,— a copertura dell'anticipo di cui all'art. 2, da ripartire fra di essi, secondo l'art. 4.

Art. 4. — Il riparto delle quote a carico dei Comuni è fatto dal Dipartimento delle finanze, a seconda del loro interesse all'impresa, tenuti in considerazione i seguenti fattori :

- a) importanza degli impianti nel territorio dei Comuni;
- b) popolazione residente;
- c) ente imponibile;
- d) numero dei pernottamenti e importanza turistica.

Art. 5. — Contro le decisioni del Dipartimento delle finanze è dato diritto di ricorso entro 15 giorni al Consiglio di Stato, che giudicherà definitivamente; la decisione è equiparata alle sentenze esecutive nel senso dell'art. 80 della legge sulla esecuzione e sul fallimento e dell'art. 58 della legge cantonale di applicazione dell'8 marzo 1911.

Art. 6. — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare un contributo a fondo perso di Fr. 200.000,— alla cessazione del servizio tramviario, con conseguente rimozione delle rotaie e degli impianti fissi del campo stradale, a spese delle F.R.T. Esso deve far dipendere il versamento dalla prestazione di garanzie circa la rimozione delle rotaie e la riorganizzazione efficiente del servizio di trasporto dal punto di vista finanziario e dell'interesse pubblico. La Società Ferrovie Regionali Ticinesi dovrà assumere direttamente, d'intesa con i Comuni di Locarno, Minusio e Muralto per ciò che concerne il finanziamento, e a proprio rischio, l'esercizio del servizio automobilistico in sostituzione di quello tramviario.

Art. 7. — Il Consiglio di Stato è autorizzato ad accordare alla Società Subalpina di Imprese ferroviarie in Roma, tramite la Società Ferrovie Regionali Ticinesi, un prestito di Fr. 875.000,—, garantito dallo Stato italiano e da ipoteca sugli impianti ferroviari, per il rinnovamento della Ferrovia Domodossola-Camedo, conformemente alla proposta del 3 novembre 1956 del Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie, nell'eventualità che il prestito di 1.750.000,— franchi promesso dalla Confederazione nel quadro del mutuo di 200 milioni alle Ferrovie italiane dello Stato non potesse essere accordato per mancata ratifica del relativo accordo italo-svizzero.

Art. 8. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.

Il Consiglio di Stato fissa la data della entrata in vigore.

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO
concernente la concessione di un contributo
a favore della Società Ferrovie Regionali Ticinesi

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio n. 677 dell'11 gennaio 1957;

visti i decreti federali 3 ottobre 1951 e 24 settembre 1954, che concedono 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. 102.994,— alla Società Ferrovie Regionali Ticinesi in Locarno per la copertura del disavanzo dell'esercizio 1955, di cui il 50 % a carico dei Comuni interessati.

Art. 2. — Il contributo va iscritto alle uscite effettive del Dipartimento delle Finanze: Soccorso alle imprese di trasporto.

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.

ALLEGATO N. 1

PIANO DI RISANAMENTO

per le Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT), Locarno

con l'aiuto della Confederazione e del Cantone Ticino, in base alle leggi federali del 6 aprile 1939 e 21 dicembre 1949 concernenti il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione

Con istanza del 31 dicembre 1953, le FRT chiesero alla Confederazione di esaminare se fosse possibile mettere a disposizione un ulteriore contributo finanziario allo scopo di poter portare a termine il risanamento tecnico nonché il rinnovamento degli impianti ferroviari e del materiale rotabile. Esse basarono la loro richiesta sul messaggio del Consiglio federale alle Camere federali, del 25 gennaio 1949, riguardante il completamento della legge federale 6 aprile 1939 sul soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione. In tale messaggio si era messo in rilievo che il primo risanamento delle FRT, conchiuso nell'anno 1951, non poteva, dati i limitati crediti a disposizione, essere ritenuto completo; rimaneva segnatamente da eseguire ancora il rinnovamento del tratto Locarno-Camedo, opera questa che avrebbe potuto essere compiuta soltanto contemporaneamente alla rimessa in assetto del tronco italiano Camedo-Domodossola da parte della Società italiana concessionaria, il che non sembrava a quel momento attuabile. Con la legge federale 21 dicembre 1949 che completa quella concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione, la Confederazione ha infatti messo in riserva la somma di franchi 1.000.000,— a favore delle FRT, per la prosecuzione del risanamento. La richiesta presentata il 31 dicembre 1953 dalle FRT è appunto rivolta ad ottenere la messa a disposizione di questo sussidio.

L'esame della richiesta delle FRT ha permesso di accertare che la concessione alla compagnia di ulteriori mezzi finanziari sarebbe un'operazione inutile se, grazie ad essa, non fosse possibile arrivare ad un rinnovamento tecnico tale da migliorare sensibilmente la produttività e il rendimento dell'impresa. Si dovette anche purtroppo constatare che il servizio di navigazione sul Lago Maggiore, creato con i contributi finanziari del primo risanamento, anziché migliorare la situazione finanziaria dell'impresa, come si era sperato, contribuì con i suoi disavanzi annuali ad aumentare l'onere finanziario delle FRT.

L'Ufficio federale dei trasporti, in data 13 gennaio 1955, diede conoscenza al Cantone Ticino della domanda di soccorso delle FRT. Esso fece contemporaneamente sapere all'Autorità cantonale che soltanto un risanamento radicale dell'impresa poteva entrare in linea di conto e che perciò bisognava tra l'altro prendere seriamente in considerazione la possibilità di cedere alla Gestione Governativa Italiana del Lago Maggiore il servizio di navigazione nelle acque svizzere del Verbano. Una cessione all'Italia della navigazione sul Lago Maggiore appariva già a quel momento attuabile, poiché erano in corso delle trattative fra la Svizzera e l'Italia intese a riservare a una compagnia svizzera la prerogativa della navigazione sul lago di Lugano ed a un'impresa governativa italiana l'esclusività del servizio di navigazione nelle acque del Verbano. L'Autorità cantonale appoggiò il punto di vista dell'Ufficio federale dei trasporti e, oltre alle misure di cui questi aveva chiesto l'adozione, chiese al Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie che la concessione per l'autolinea Locarno-Ascona-Brissago venisse, alla prossima scadenza, rilasciata alle FRT e che, d'altra parte, anche la sostituzione delle tranvie locarnesi con un servizio auto-

mobilitistico fosse compresa nel piano generale di risanamento delle FRT. In base ad una perizia allestita per conto dell'Autorità cantonale dal Dir. Remy delle Ferrovie friburghesi, venne pure ventilata la possibilità di sostituire la Ferrovia della Valle Maggia con un servizio automobilistico. La questione del risanamento delle FRT si affacciò così come un vasto complesso di problemi, che non appare possibile di risolvere completamente in blocco, in una sola volta, segnatamente per il fatto che la Confederazione non può attualmente disporre della totalità dei crediti necessari e deve aspettare fintanto che saranno create le basi legali atte a permettere la messa a disposizione di ulteriori mezzi finanziari. La base legale per un ulteriore sussidiamento sarà creata dalla nuova legge sulle ferrovie che venne presentata al Parlamento il 3 febbraio 1956 per deliberazione e decisione.

Siccome, d'altro canto, le Autorità italiane, in correlazione con il prestito svizzero accordato all'Italia per il potenziamento di talune linee ferroviarie, hanno infine deciso di procedere al risanamento tecnico del tronco italiano della Ferrovia delle Centovalli, è opportuno che anche da parte svizzera, malgrado la momentanea insufficienza dei crediti a disposizione, si abbiano ad affrontare subito quei problemi più urgenti del risanamento che possono essere risolti, almeno in parte, con i mezzi finanziari disponibili.

Procedendo in quest'ordine d'idee, sono state continuate e concluse le trattative per la cessione all'Italia del servizio di navigazione sul lago Maggiore. La Gestione Governativa Italiana ha ricevuto la concessione per il 1. ottobre 1956 e ne ha assunto il servizio a partire dal 15 ottobre 1956, rilevando il parco natanti delle FRT per un importo complessivo di Fr. 1.060.000,—. Tale somma è pertanto disponibile per il risanamento delle FRT. Essa rimane tuttavia per il momento bloccata fintanto che il Tribunale federale avrà statuito su di una petizione presentata dagli obbligazionisti FRT, intesa ad ottenere un rimborso dei loro titoli sul ricavo della vendita dei battelli. Gli obbligazionisti temono una riduzione della sicurezza del loro credito ipotecario. Dato tuttavia che oltre all'importo di Fr. 1.060.000,— si prevede di investire nelle FRT nuovi mezzi liquidi per un considerevole ammontare, tanto il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie quanto le FRT hanno proposto al Tribunale federale di respingere la domanda dei creditori pignoratizi.

Nel presente piano di risanamento non può essere inclusa, per quanto riguarda la Confederazione, la sostituzione delle tranvie locarnesi con un servizio automobilistico, malgrado si tratti di un esercizio accessorio delle FRT. La sostituzione del servizio tranviario è, in prima linea, una questione che riguarda i Comuni di Locarno, Muralto e Minusio, nonché il Cantone Ticino. La Confederazione non può né contribuire alla sostituzione del tram né porre delle condizioni. Il Cantone Ticino ha però la facoltà di includere anche l'opportuno risanamento delle tranvie locarnesi nel suo piano generale di risanamento. Lo stesso dicasi del servizio automobilistico Locarno - Ascona - Brissago. La Confederazione non ha veste legale per contribuire finanziariamente all'istituzione di questo servizio. Per contro essa è disposta ad accogliere la richiesta del Governo del Cantone Ticino volta ad ottenere che la concessione d'automobili per tale servizio venga rilasciata alle FRT; queste potranno quindi riprendere il servizio della linea in un'epoca da concordare con l'impresa attualmente concessionaria. I fondi necessari per la ripresa del servizio automobilistico Locarno-Ascona-Brissago dovrebbero però essere messi a disposizione dal Cantone Ticino, sia pure sotto forma di prestito, d'intesa eventualmente con i Comuni interessati.

Non ancora del tutto chiarita è invece la questione della Ferrovia della Vallemaggia. In base alle risultanze della perizia Remy, per il rinnovamento di questa ferrovia sarebbe necessario un importo di ca. Fr. 3.800.000,—; per contro, la sostituzione della ferrovia con un servizio d'automobili potrebbe essere fatta

con un importo sensibilmente inferiore, cioè di Fr. 950.000,—. Quest'aspetto del problema merita perciò ancora un attento esame, cui si deve procedere tenendo conto del fatto che da una sostituzione della ferrovia non deve risultarne un peggioramento del servizio per gli abitanti della valle. Nell'approfondire questo problema, non va d'altra parte dimenticato che la programmata sostituzione delle tranvie di Locarno, nonché l'inclusione del servizio automobilistico Locarno-Ascona-Brissago nella rete delle FRT offre interessanti aspetti sia per un servizio automobilistico razionale nella Vallemaggia, sia per il consolidamento generale delle FRT.

In prima linea, come già s'è rilevato, resta però il problema del rinnovamento e del potenziamento tecnico della ferrovia delle Centovalli. Si prevede di rinnovare completamente e di rinforzare la sovrastruttura, con una spesa di Fr. 1.800.000,—. Un considerevole miglioramento del servizio sarà ottenuto con la messa in esercizio di due moderni elettrotreni leggeri articolati; la palificazione in legno sarà sostituita con un palificazione in cemento armato e la sospensione della linea di contatto sarà trasformata in una sospensione a catenaria. Tutto ciò richiede un investimento di Fr. 2.400.000,—, per modo che il rinnovamento tecnico del tratto Locarno-Camedo comporterà una spesa complessiva di Fr. 4.200.000,—. Il rinnovamento del tratto italiano sarà attuato dalla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie, con sede in Roma, seguendo gli stessi criteri; la concessionaria italiana provvederà pure all'acquisto di due nuovi elettrotreni leggeri articolati, i quali, con i due elettrotreni che verranno ordinati dalle FRT, permetteranno di offrire al passeggero un viaggio molto più confortevole di adesso e una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza. Il rinnovamento della ferrovia e in specie l'acquisto di nuovo materiale rotabile moderno potrà imprimere un impulso rinnovatore a questa importante linea di collegamento fra il Ticino e la Svizzera francese e ciò avrà senza dubbio le sue favorevoli ripercussioni sul rendimento della linea in particolare e delle FRT in generale.

Al risanamento tecnico dell'impresa è indispensabile abbinare una radicale riorganizzazione nei settori esercizio e amministrazione FRT. In specie appare assolutamente necessario di mettere alla testa di questa impresa una persona di capacità, esperta nel campo ferroviario e dei trasporti, la quale sappia dirigere la compagnia secondo sani criteri di economia aziendale e altresì aumentarne la produttività.

Dalle considerazioni che precedono appare chiaro che il risanamento generale delle FRT deve essere eseguito in due tappe. Il rinnovamento tecnico della ferrovia delle Centovalli e la riorganizzazione amministrativa e dell'esercizio delle FRT possono essere realizzati subito, senza ulteriore indugio. Per il risanamento tecnico del tronco Locarno-Camedo sono necessari circa tre anni. Anche da parte italiana si prevede di condurre a termine l'opera entro un uguale periodo di tempo. Il risanamento del tratto italiano e di quello svizzero è stato studiato di comune accordo fra gli esperti dei due paesi e, per quanto riguarda il materiale rotabile, ne è stata decisa l'unificazione.

Quando sarà terminato il rinnovamento tecnico della ferrovia delle Centovalli, anche la questione della Vallemaggia sarà con ogni probabilità completamente chiarita, in modo che al più tardi nell'anno 1960 potrà essere messa in cantiere la seconda tappa del risanamento delle FRT.

La prima tappa comprenderà le seguenti misure :

1. Programma di risanamento tecnico per il tronco Locarno - Pontebrolla - Camedo :

a) Rinnovamento completo della soprastruttura con rotaie di 30,1 kg/ml. e nuove traverse; rinnovamento della massiciata. Spesa	Fr. 1.800.000,—
b) Linea di contatto con sospensione a catenaria, palificazione di cemento armato, telefono ferroviario, nuova attrezzatura d'officina	Fr. 920.000,—
c) 2 nuovi elettrotreni articolati	Fr. 1.265.000,—
d) Carrello di riserva con motore, rimessa in assetto di 2 automotrici e di 12 vetture-rimorchio	Fr. 217.000,—
	<u>Fr. 4.202.000,—</u>
o in cifra tonda	<u>Fr. 4.200.000,—</u>

2. Ammortamenti :

Le FRT hanno finora trascurato di procedere all'ammortamento delle spese generali e della sottostruttura. Esse devono essere tenute a rimediarsi, a partire dal 1. gennaio 1955, cioè ad ammortizzare le spese generali al tasso di 1,5 % e la sottostruttura al tasso dell'1 %. Il ritardo negli ammortamenti di questi due gruppi d'impianti del conto costruzioni ammonta alla fine del 1955 a Fr. 2.087.812,—. Quest'importo deve essere accreditato al conto ammortamento nei conti dell'anno 1956. Gli ammortamenti annui vengono di conseguenza a subire un aumento di circa Fr. 58.000,—. Gli ammortamenti sul parco natanti, per contro, dopo la vendita dei battelli, potranno essere soppressi (Fr. 28.000,—).

3. Eliminazione di non valori e di crediti non più incassabili :

a) Titoli :

Le FRT hanno nel loro portafoglio titoli obbligazioni FRT per un valore nominale di Fr. 63.050,— nonché obbligazioni garantite da pegno delle tranvie locarnesi per un valore nominale di Fr. 13.000,—. Il valore contabile ammonta a Fr. 21.677,—. Siccome queste obbligazioni sono senza valore e una rivendita non entra in linea di conto, appare opportuno ammortizzarle al valore di Fr. 1,—, in maniera che ne risulta una perdita di Fr. 21.676,—.

b) Debitori :

Sotto i debitori si trovano dei crediti verso l'Agenzia Turistica Lago Maggiore e la Ditta Otto Scerri. Tali crediti sono in parte contestati e d'altra parte uno dei debitori è in stato di fallimento. I due crediti, che ammontano in totale a Fr. 136.008,60, devono essere ammortizzati al valore di Fr. 25.000,—; ne risulta quindi una perdita di Fr. 111.008,60.

4. Capitale azionario :

Alla fine del 1955, il saldo passivo del conto profitti e perdite raggiunse l'importo di	Fr. 450.623,33
Ad esso devono ancora essere aggiunti :	
arretrato negli ammortamenti del gruppo spese generali e sottostruttura	Fr. 2.087.812,—
ammortamento sui titoli	Fr. 21.676,—
ammortamento sui debitori	Fr. 111.008,60
perdita contabile derivante dalla vendita del parco natanti	Fr. 300.000,—
Il saldo passivo sale così a	<u>Fr. 2.971.119,93</u>

Da riportare

Fr. 2.971.119,93

	Riporto	Fr. 2.971.119,93
Da esso devono essere dedotti :		
riserva di risanamento esistente	Fr. 638.969,21	
riserva capitale ammortizzato	Fr. 37.800,—	Fr. 676.769,21
		<u>Fr. 2.294.350,72</u>
	o in cifra tonda	<u>Fr. 2.300.000,—</u>

Questo importo deve essere coperto con una corrispondente riduzione di capitale azionario, nella seguente maniera :

Le FRT, nel quadro del risanamento, devono essere autorizzate ad acquistare da due azionisti privati, al prezzo di Fr. 50.000,—, le seguenti azioni :

2.000 azioni privilegiate di I. rango a Fr. 100,—

9.700 azioni privilegiate di II. rango a Fr. 100,—

6.300 azioni ordinarie a Fr. 100,—

18.000 azioni a Fr. 100,— = Fr. 1.800.000,—

I due azionisti privati in questione hanno già dato la loro approvazione a questo negozio. Tali azioni devono poi essere annullate, a' sensi dell'art. 659¹ CO e il capitale azionario va ridotto in modo corrispondente. Come ulteriore provvedimento, il rimanente capitale azionario di Fr. 1.122.000,— deve essere ridotto nella misura del 50 %.

Da queste misure di risanamento scaturisce un provento per capitale azionario ammortizzato di Fr. 2.361.000,—. Questo importo va utilizzato per la copertura del preclitato disavanzo passivo di circa 2,3 milioni di franchi nonchè del prezzo d'acquisto delle azioni private, di Fr. 50.000,—; resterebbe così ancora una piccola riserva contabile di Fr. 11.000,—.

Le rimanenti 35.234 azioni privilegiate di I. e II. rango devono in seguito essere convertite in azioni ordinarie.

Dopo questi provvedimenti, il capitale sociale risulterà composto nel seguente modo :

35.234 azioni ordinarie a Fr. 100,— = Fr. 3.523.400,—

11.220 azioni ordinarie a Fr. 50,— = Fr. 561.000,—

46.454 azioni Fr. 4.084.400,—

Eliminate le suddette azioni, rimane un piccolo gruppo di azionisti privati.

5. Capitale obbligazionario :

Il capitale obbligazionario ammonta, in base al bilancio al 31 dicembre 1955, a

Fr. 1.026.300,—

Da questo devono essere dedotte le obbligazioni che si trovano in possesso delle FRT medesime

Fr. 63.050,—

Capitale obbligazionario effettivamente dovuto

Fr. 963.250,—

Conformemente alle condizioni pattuite, su questo capitale è corrisposto un interesse del 3,5 %. L'interesse è variabile e, al pari degli ammortamenti annui di Fr. 25.000,—, può essere corrisposto soltanto se il risultato d'esercizio lo permette. Secondo tutte le probabilità, le obbligazioni non potranno nemmeno in avvenire nè produrre interesse nè essere rimborsate, in quanto non è per il momento da ritenere che gli introiti d'esercizio siano sufficienti per coprire le spese d'esercizio, gli ammortamenti e anche gli interessi sulle obbligazioni. Una liquidazione dei crediti, su una base accettabile tornerebbe quindi di vantaggio agli obbligazionisti. Le somme apportate dalla Confederazione e dal Cantone devono però in primo luogo essere adoperate per il risanamento tecnico dell'impresa e non rimangono quindi mezzi a dispo-

sizione per una liquidazione degli obbligazionisti. Tuttavia, per documentare la buona volontà e venire incontro ai creditori pignoratizi, è possibile offrire loro una liquidazione in base al pagamento di un dividendo del 10 %, ritenuto tuttavia che essi rinuncino al rimanente 90 % del loro credito. Per ottenere questo risultato non deve tuttavia essere introdotta una procedura concordataria. Tutti gli obbligazionisti i quali accettano la liquidazione proposta potranno ritirare il loro dividendo a liquidazione del 10 % presso le FRT, dietro consegna dei loro titoli che verrà annullato. Le FRT dovranno essere autorizzate a procedere a quest'operazione e i mezzi finanziari necessari dovranno essere messi a loro disposizione.

6. *Finanziamento della 2.a tappa del risanamento :*

Conformemente a quanto è stato esposto in precedenza, il risanamento tecnico della ferrovia delle Centovalli richiede una somma di Fr. 4.200.000,—. Per il finanziamento di questi lavori è in primo luogo disponibile il ricavo della vendita del parco natanti, ammontante a Fr. 1.060.000,—. La Confederazione può d'altra parte mettere a disposizione, al momento opportuno, una somma di al massimo Fr. 1.000.000,—. Un importo almeno eguale deve essere fornito dal Cantone Ticino, conformemente a quanto stabilito dalle vigenti leggi federali sul risanamento delle imprese ferroviarie. In totale potrebbero così essere messi a disposizione delle Ferrovie Regionali Ticinesi per la 1.a tappa del risanamento Fr. 3.060.000,—. Siccome i lavori di risanamento si ripartiscono su un periodo di parecchi anni, nulla osta a che si proceda sin d'ora al rinnovamento del tronco Locarno - Domodossola della ferrovia delle Centovalli. Le somme mancanti potranno essere apportate più tardi, in correlazione con il risanamento della ferrovia della Vallemaggia. I contributi della Confederazione e del Cantone Ticino saranno versati dietro rilascio di azioni privilegiate. Il capitale azionario delle FRT dovrà di conseguenza essere aumentato di Fr. 2.000.000,—.

Il Cantone Ticino dovrebbe inoltre garantire, a partire dal 1. gennaio 1955, la copertura dei disavanzi d'esercizio delle FRT, dedotti i contributi della Confederazione versati in base alle vigenti leggi sul risanamento delle ferrovie private. Ciò significa che il Cantone Ticino e la Confederazione assumono per metà ciascuno la copertura del puro disavanzo d'esercizio dell'anno 1955, nel senso dei decreti federali 3 ottobre 1951 e 24 settembre 1954 concernenti un aiuto temporaneo a talune imprese private ferroviarie e di navigazione per mantenerne l'esercizio. La copertura del disavanzo d'esercizio del 1955 rende necessario un contributo di Fr. 205.988,—, ossia Fr. 102.994,— a carico della Confederazione e Fr. 102.994,— a carico del Cantone Ticino. In merito a questo soccorso temporaneo è opportuno che venga presa da parte del Cantone Ticino una decisione il più presto possibile.

A decorrere dal 1. gennaio 1956, nel disavanzo d'esercizio da coprire devono essere incluse anche le spese d'ammortamento, le quali per il momento vanno sopportate esclusivamente dal Cantone Ticino in quanto alla Confederazione manca ancora la base legale per poterlo fare. I mezzi liquidi messi a disposizione con la copertura degli ammortamenti FRT devono essere adoperati esclusivamente per il finanziamento del risanamento tecnico della ferrovia delle Centovalli.

Appena saranno create le necessarie basi legali, la Confederazione esaminerà in quale misura essa deve partecipare alla copertura del deficit d'esercizio delle FRT, inclusi gli ammortamenti, al fine di sgravare il Cantone Ticino di questo onere. A quel momento sarà inoltre esaminato in quale misura dovrà essere conteggiato al Cantone Ticino, nella fissazione dei contributi per la seconda tappa del risanamento, l'onere supplementare che esso deve sopportare negli anni dal 1. gennaio 1956 fino al momento in cui sarà creata la base legale per la nuova partecipazione della Confederazione.

I mezzi finanziari derivanti dalla copertura delle spese d'ammortamento devono pure essere versati su un conto bloccato presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino e le FRT potranno attingervi soltanto con il consenso della Confederazione e del Cantone Ticino.

In applicazione del piano di risanamento qui sopra esposto, deve essere conchiusa una convenzione tra la Confederazione e il Cantone Ticino da una parte e le FRT d'altra parte. In base a tale convenzione, l'Autorità federale e quella cantonale prenderanno le loro decisioni a riguardo della prima tappa del risanamento. Al presente piano di risanamento è allegato un progetto di convenzione da concludere con le FRT.

Ufficio federale dei trasporti

ALLEGATO N. 2

SUPPLEMENTO

alla convenzione del 17 maggio e 23 agosto 1950 / 15 gennaio 1951
conchiusa fra la Confederazione Svizzera e il Cantone Ticino
da una parte e le Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT) dall'altra parte
*concernente la prestazione di un soccorso a questa impresa
in base alle leggi federali 6 aprile 1939 e 21 dicembre 1949 sul soccorso a favore
delle imprese private ferroviarie e di navigazione.*

Art. 1

PRESTAZIONI DELLA CONFEDERAZIONE E DEL CANTONE TICINO

La Confederazione e il Cantone Ticino accordano alle FRT, dietro rilascio di azioni privilegiate, i seguenti contributi:

Confederazione	Fr. 1.000.000,—
Cantone Ticino	Fr. 1.000.000,—
	<u>Fr. 2.000.000,—</u>

Il Cantone Ticino, per quanto riguarda il suo contributo, ha la facoltà di chiedere che i Comuni interessati vi partecipino in tutto o in parte.

Inoltre, il Cantone Ticino, al pari della Confederazione, deve esentuarne le FRT dal pagamento delle tasse di emissione e dell'imposta sul bollo per le azioni, le obbligazioni e i prestiti.

Art. 2

PAGAMENTO E DESTINAZIONE

I contributi previsti dall'art. 1 saranno versati su di un conto bloccato presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino, dopo che le parti avranno firmato la presente convenzione. I fondi versati sul conto bloccato potranno essere

utilizzati con il consenso dell'Ufficio federale dei trasporti per il finanziamento del seguente programma tecnico :

Rinnovamento tecnico del tratto di ferrovia Locarno - Pontebrolla - Camnado : soprastruttura	Fr. 660.000,—
linea di contatto, telefono ferroviario, attrezzatura d'officina	Fr. 920.000,—
2 nuovi elettrotreni articolati	Fr. 1.265.000,—
rimessa in assetto di 2 automotrici e di 12 vetture-rimorchio, carrello di riserva con motore	Fr. 215.000,—
	<u>Fr. 3.060.000,—</u>
Di quest'importo, è coperta dal ricavo della vendita dei battelli la somma di	Fr. 1.060.000,—
Contributi della Confederazione e del Cantone Ticino, conformemente all'art. 1	<u>Fr. 2.000.000,—</u>

Il programma tecnico qui sopra esposto potrà essere completato con l'approvazione dell'Autorità federale di vigilanza.

Art. 3

COPERTURA DEL DISAVANZO D'ESERCIZIO

Il Cantone Ticino si impegna a coprire, a partire dal 1. gennaio 1956, i disavanzi d'esercizio delle FRT, inclusi gli ammortamenti, dedotte però le prestazioni assunte dalla Confederazione in virtù dei decreti federali del 3 ottobre 1951 e 24 settembre 1954 concernenti un soccorso temporaneo a talune imprese private ferroviarie e di navigazione per mantenerne l'esercizio.

Le somme per l'ammortamento devono essere versate su un conto bloccato presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino. Questo conto potrà essere messo a contribuzione soltanto con l'approvazione dell'Autorità federale di vigilanza. Le somme versate su questo conto devono in primo luogo essere utilizzate per il finanziamento del rinnovo della soprastruttura della ferrovia delle Centovalli, nella misura di Fr. 1.140.000,—.

Art. 4.

AMMORTAMENTI

Le FRT devono ammortizzare, a partire dal 1. gennaio 1956, le spese generali al tasso di 1,5 % e la sottostruttura al tasso dell'1 %. Esse devono stabilire l'effettivo del conto d'ammortamento riportato alla fine 1955.

Berna,

In nome del Consiglio federale :
Il Dipartimento federale
delle poste e delle ferrovie :

Bellinzona,

In nome del Consiglio di Stato
del Cantone Ticino :

Locarno,

In nome del Consiglio d'Amministrazione
della Società Ferrovie Regionali Ticinesi :