

## MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio  
concernente l'aiuto finanziario per il rinnovamento tecnico  
della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP)

(del 12 luglio 1973)

*Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,*

La ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP) ha assunto un ruolo importante quale efficiente e rapido mezzo di trasporto di massa di carattere tipicamente suburbano nella periferia luganese rivolta verso il basso Malcantone e il Varesotto. L'introduzione di moderni treni articolati leggeri, con orario cadenzato ogni mezz'ora, fra Lugano e Ponte Tresa (12 km), operata nel 1968 con un investimento di circa 2,8 milioni di franchi, ha completamente trasformato la FLP. La comodità offerta ai pendolari del basso Malcantone e della fascia di confine dall'orario cadenzato, dalla riduzione del tempo di percorrenza fra Lugano e Ponte Tresa a 22 minuti, dall'entrata a Lugano in galleria, senza cioè intralcio del traffico stradale, ha portato i suoi frutti, poichè la FLP ha potuto registrare, negli anni dal 1968 al 1972, un aumento di traffico di circa il 30 % e di introiti di oltre il 50 %. Se si pone mente, alle note difficoltà di posteggio esistenti nel centro urbano nonchè alle difficoltà del traffico stradale che si registrano quotidianamente a Lugano sulle vie di accesso al Malcantone nonchè a Ponte Tresa (colonne dei frontalieri verso l'Italia), si può affermare che questa prima fase di ammodernamento della FLP, cioè l'introduzione nel 1968 di treni spola rapidi e leggeri, ha indotto parecchi utenti della strada a rinunciare all'uso del proprio autoveicolo e a far ricorso al mezzo pubblico di trasporto. A ciò contribuisce anche l'esistenza di aree di posteggio presso le stazioni della FLP.

La FLP è una delle poche ferrovie in Svizzera che non registrano ancora disavanzi d'esercizio e perciò ha vissuto finora senza contributi ricorrenti della Confederazione e del Cantone. Ha ritenuto di provvedere essa medesima nel 1968, sia attingendo ai fondi di ammortamento accumulati, sia ricorrendo al credito bancario, all'urgente rinnovamento del materiale rotabile. I nuovi treni rapidi esigono però, anche per poter garantire un esercizio efficiente e sicuro, un rinnovamento graduale e completo delle sotto e soprastrutture, le quali risalgono in gran parte al 1912 e sono perciò superate: in particolare il binario, gli scambi nelle stazioni e la linea di contatto non sono oggi più adeguati alle esigenze di sicurezza e di velocità in seguito alla maggiore intensità del traffico dopo l'introduzione dell'orario cadenzato ogni mezz'ora (raddoppio del numero delle corse).

Con memoriale del 4 gennaio 1971 la FLP ha perciò presentato all'Autorità federale una richiesta di sussidio per l'ammodernamento della linea ferroviaria e dei suoi impianti fissi. Effettivamente l'utile di questa ferrovia è ormai annullato dal peso degli interessi passivi, cosicchè appare impensabile che in futuro l'impresa possa provvedere, senza l'intervento degli enti pubblici, all'investimento necessario per l'aggiornamento degli impianti. Per contro una partecipazione della Confederazione e del Cantone alle spese di rinnovamento della sotto e soprastruttura dovrebbe permettere alla FLP di mantenere in equilibrio i propri conti almeno per un certo numero di anni, evitando così un aggravio ricorrente per la Confederazione e il Cantone a dipendenza della copertura dei deficit d'esercizio.

Prima di illustrare le modalità dell'intervento rievochiamo brevemente la storia e la situazione dell'impresa.

## 1. Breve storia della ferrovia

La FLP è stata aperta all'esercizio il 5 giugno 1912 in base a una concessione accordata al comitato promotore con decreto federale del 22 dicembre 1908. La concessione ha una durata di 80 anni, e scadrà quindi nel 1992.

Già nell'anno 1913, la FLP era in grado di realizzare un introito di Fr. 166.000,— per il trasporto dei viaggiatori, di Fr. 10.000,— per la messaggeria postale e di Fr. 9.000,— per il trasporto delle merci, con un utile d'esercizio di circa franchi 100.000,—. Negli anni successivi il traffico si è sviluppato gradualmente, così da permettere all'impresa di sempre far fronte ai propri impegni e di migliorare il servizio. Le eccedenze d'esercizio hanno consentito alla FLP di mantenere in buono stato e rinnovare costantemente la sottostruttura e gli impianti fissi nonchè il materiale rotabile fino al sopravvento della concorrenza dell'automobile negli anni cinquanta.

Una sola volta essa ha beneficiato di un sussidio di Fr. 500.000,—, in base alla legge federale del 6 aprile 1939 (cfr. per la partecipazione cantonale di franchi 250.000,— i decreti legislativi 11 novembre 1946 e 7 novembre 1949): tale importo servì a coprire circa la metà della spesa causata dal trasferimento della ferrovia in sede propria negli ultimi 700 metri del suo percorso prima di Ponte Tresa (anni 1947/1948) e all'acquisto di una quarta automotrice (1952). Nel 1958 le FLP hanno acquistato, senza sovvenzione, la quinta automotrice.

Soltanto negli anni dopo la seconda guerra mondiale la FLP si è trovata nella parziale impossibilità di adeguare sufficientemente i propri impianti alle mutate esigenze del traffico. La conseguenza è stata l'invecchiamento, l'insufficienza e l'inadeguatezza del materiale e degli impianti. L'evoluzione tecnica, il rincaro del materiale rotabile e ferroviario in genere, l'aumento dei salari e delle prestazioni sociali per il personale, lo sviluppo della motorizzazione civile e di tutti i trasporti delle imprese concorrenti hanno indotto già nel 1962 la FLP a prospettare un intervento finanziario da parte degli enti pubblici per poter adeguare le attrezzature alle nuove esigenze.

E' stato elaborato allora, con l'Autorità federale, un progetto, che comprendeva sia il rinnovo del materiale rotabile sia il rifacimento della sotto e soprastruttura, con una spesa di circa 6 milioni di franchi, di cui 2 milioni a carico della FLP e 4 milioni da ripartire fra Confederazione e Cantone. Questo progetto non è stato realizzato per difficoltà sorte allora, essenzialmente per il fatto che gli amministratori della società non hanno ritenuto di poter accettare la richiesta della Confederazione per una cospicua partecipazione al capitale azionario, e per divergenze di valutazione circa il tipo di nuovo materiale rotabile da adottare.

La FLP ha poi esaminato la possibilità di una eventuale trasformazione della ferrovia in un servizio di trasporto stradale. Le conclusioni di tale studio sono state negative, poichè il trasporto dei viaggiatori nei periodi di punta avrebbe richiesto l'inserimento di un gran numero di torpedoni caricando oltre misura gli accessi stradali a Lugano. L'esercizio dell'autoservizio sarebbe stato anche deficitario. Gli enti pubblici non avevano interesse a una trasformazione date le caratteristiche della ferrovia. La scelta, l'Autorità cantonale, l'aveva già operata approvando il progetto della strada nazionale N. 2 tra Grancia e Lamone, basato sul mantenimento della linea ferroviaria.

La FLP ha allora deciso, nel 1966, l'acquisto di 3 elettrotreni articolati leggeri e di 3 rimorchiare, scegliendo lo stesso tipo adottato, con esito positivo, dalla FART di Locarno per la linea delle Centovalli. Il materiale leggero è stato scelto perchè adatto al tracciato e agli scambi, idoneo per un servizio pendolare ogni 30 minuti, e perchè dava la possibilità di far ricorso alla FART per le riparazioni e le revisioni (minor onere per pezzi di ricambio, ecc. e ridimensionamento dell'officina FLP).

La società ha ritenuto di poter finanziare interamente questa prima tappa del programma di rinnovamento, con i propri mezzi (1,8 milioni dai fondi di ri-

serva) nonchè con l'accensione di un mutuo bancario (1 milione). In realtà gli oneri dell'operazione hanno inciso sull'esercizio più di quanto la FLP ritenesse anche perchè lo scontro di due treni, verificatosi il 2 dicembre 1968, ha causato all'impresa un onere supplementare di oltre Fr. 300.000,—. Sui risultati di esercizio ha inciso anche l'introduzione di nuove corse postali dirette da e per il Malcantone, decisa dall'Autorità federale, d'intesa con il Consiglio di Stato, per venire incontro a richieste di miglioramento del servizio pubblico. L'utilità dell'acquisto dei nuovi treni è però documentata dal forte aumento del numero dei viaggiatori e degli introiti di trasporto dal 1968 al 1972 che risulta dalle seguenti tabelle:

	<i>Numero dei viaggiatori</i>	<i>Introiti</i>
1960	1.006.853	829.142,—
1961	1.040.420	854.467,—
1962	1.040.216	893.121,—
1963	1.024.359	851.765,—
1964	977.854	910.666,—
1965	969.059	98.110,—
1966	979.478	1.062.921,—
1967	925.048	1.126.586,—
1968	881.260	1.122.133,—
1969	937.918	1.228.012,—
1970	987.965	1.426.303,—
1971	1.086.808	1.498.630,—
1972	1.181.134	1.750.415,—

Nel 1972 poi una nuova spinta è stata data alla razionalizzazione dell'impresa sia con la conclusione di un contratto di comunione d'esercizio con la FART (trattasi del resto delle due uniche ferrovie secondarie che ancora restano nel Ticino), sia con l'introduzione di un servizio merci collaterale a mezzo autocarro per sgravare la ferrovia e ridurre i pericoli derivanti da incroci non regolari, in attesa della posa del blocco di sicurezza, previsto dal nuovo programma.

Altre misure di razionalizzazione potranno essere adottate dopo la seconda fase dei lavori di ammodernamento: il risparmio di costi non sarà però purtroppo tale da compensare il rilevante aggravio derivante dalla continua lievitazione dei costi di personale e di materiali, cui faranno riscontro solo a scatti e in modo insufficiente gli adeguamenti tariffali decisi dall'Autorità federale per le imprese di trasporto del traffico generale.

## 2. *Situazione finanziaria della società*

Il capitale sociale iniziale della società era di Fr. 800.000,—, rappresentato da 1600 azioni di primo grado, al portatore, di Fr. 500,— cadauna, così ripartito:

— 10 Comuni	Fr. 170.500,—
— privati	Fr. 629.500,—

Il capitale sociale fu subito aumentato di Fr. 630.000,— con l'emissione di 1260 azioni di secondo grado assegnate al Cantone Ticino a copertura del sussidio cantonale accordato. Il capitale sociale raggiunse così la somma di franchi 1.430.000,—.

Allo scopo di consolidare la posizione finanziaria della società, il capitale azionario fu svalutato nel 1922 del 40 %. Il valore nominale delle azioni si trovò così ridotto da Fr. 500,— a Fr. 300,— e il capitale sociale risultò il seguente:

— 1600 azioni di primo grado	da Fr. 300,— cadauna =	Fr. 480.000,—
— 1260 azioni di secondo grado	da Fr. 600,— cadauna =	Fr. 378.000,—

T o t a l e      Fr. 858.000,—

Nel 1950 si conclusero le pratiche con la Confederazione e il Cantone a dipen-

denza dell'azione di soccorso in base alla legge federale del 6 aprile 1939. Mentre la Confederazione concesse il proprio contributo di Fr. 250.000,— a fondo perso, al Cantone Ticino furono assegnate, a titolo di controprestazione, 340 nuove azioni di secondo grado di nominali Fr. 300,— cadauna. Questa operazione fece salire la partecipazione azionaria del Cantone a Fr. 480.000,—. Oggi pertanto la situazione è la seguente:

— Comuni e privati	1600 azioni di primo grado	= Fr. 480.000,—
— Cantone Ticino	1600 azioni di secondo grado	= Fr. 480.000,—
	<b>Totale</b>	<b>Fr. 960.000,—</b>

Sul capitale sociale fu corrisposto, per diversi anni, un dividendo del 2 rispettivamente 2,9 %.

Dal 1969 la situazione finanziaria dell'azienda e gli impegni presi verso l'Autorità federale per ottenere il presente sussidio escludono la possibilità di onere il capitale sociale.

La situazione patrimoniale della FLP è aggravata da due circostanze. Innanzitutto il valore degli impianti, figurante in conto costruzioni a fine 1971 in Fr. 7.052.155,— è ammortizzato soltanto nella misura di Fr. 2.708.188,—. L'aggravio annuo per ammortamenti, a carico del conto esercizio, è di circa franchi 166.000,—. In secondo luogo, il debito consolidato verso i terzi, iscritto al passivo del bilancio a fine 1971, è di Fr. 1.768.000,—, così suddiviso:

a) 314 obbligazioni 4 % da Fr. 500,— cadauna 1942	= Fr. 157.000,—
b) titolo unico nominativo al 5 3/4 % 1942	= Fr. 511.000,—
c) prestito Banca Stato 6 %	= Fr. 100.000,—
d) prestito ipotecario Corner Banca 6 %	= Fr. 1.000.000,—
<b>Totale debito verso i terzi</b>	<b>Fr. 1.768.000,—</b>

Gli interessi passivi su tale debito ammontano (1971) a Fr. 102.280,— annui. E' ovvio che questo rilevante importo di oneri patrimoniali passivi grava fortemente sulla Società. Ammortamenti (circa Fr. 166.000,—) e interessi passivi (Fr. 102.000,—) finiscono per assorbire totalmente l'utile d'esercizio, cosicché, senza un intervento della Confederazione e del Cantone, non soltanto la FLP non potrebbe finanziare il programma di ammodernamento degli impianti di sopra e sottostruttura, bensì cadrebbe subito in una gestione passiva.

### 3. Programma di ammodernamento

Il programma di ammodernamento presentato dalla FLP con il memoriale del 4 gennaio 1971 prevedeva una spesa di 3,8 milioni di franchi. Siccome, in linea di principio, esistevano le premesse per la concessione dell'aiuto finanziario della Confederazione e del Cantone a' sensi dell'art. 56 della legge federale sulle ferrovie (LFF), l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha fatto esaminare il programma dai propri servizi tecnici.

In base a tale esame l'investimento a carico della Confederazione e del Cantone è stato determinato in 2,9 milioni di franchi. A questa cifra deve però aggiungersi la parte di lavori di rinnovamento che la FLP deve finanziare con mezzi propri (quote annuali di ammortamento), la quale assomma a franchi 580.000,—.

Il programma di ammodernamento allestito dalla Confederazione si articola come segue:

#### A. Finanziamento a carico della Confederazione e del Cantone

a) rinnovo della soprastruttura (quota parte per il binario e gli scambi)	Fr. 900.000,—
b) rifacimento della linea di contatto	Fr. 1.300.000,—
c) installazione del blocco di tratta	Fr. 700.000,—
<b>Totale</b>	<b>Fr. 2.900.000,—</b>

B. Opere e altri investimenti da finanziare dalla FLP.

d) sotto e soprastruttura (quota parte per il binario e gli scambi + rifacimento marciapiedi nelle stazioni)	Fr. 470.000,—
e) risanamento di sei passaggi a livello	Fr. 110.000,—
<b>Totale</b>	<b>Fr. 580.000,—</b>

Oltre al programma comprendente gli investimenti sopra citati, la FLP deve riservare i futuri ammortamenti per i seguenti lavori:

- riattazione del deposito e dell'officina ad Agno
- rinnovo del fabbricato viaggiatori a Ponte Tresa.

4. Modalità dell'intervento finanziario della Confederazione e del Cantone

Dopo lunghe e non facili trattative tra il Cantone, la Confederazione e la FLP è stata elaborata la convenzione allegata, che prevede il finanziamento del programma di risanamento (investimento di 2,9 milioni di franchi) nel seguente modo:

	<i>Partecipazione al capitale sociale</i>	<i>Prestito</i>	<i>A fondo perso</i>	<i>Totale</i>
Confederazione	120.000,—	880.000,—	450.000,—	1.450.000,—
Cantone Ticino	<u>120.000,—</u>	<u>880.000,—</u>	<u>450.000,—</u>	<u>1.450.000,—</u>
<b>Totale</b>	<b><u>240.000,—</u></b>	<b><u>1.760.000,—</u></b>	<b><u>900.000,—</u></b>	<b><u>2.900.000,—</u></b>

La FLP ha accettato, superando non poche resistenze degli azionisti privati, il principio della partecipazione della Confederazione al capitale sociale (franchi 120.000,—) e dell'aumento della partecipazione azionaria del Cantone (franchi 120.000,—). Confederazione e Cantone hanno pure condizionato la loro partecipazione finanziaria a una modifica dello statuto sociale della FLP, intesa a togliere l'attuale limitazione del diritto di voto (art. 15), e inoltre della rappresentanza degli enti pubblici nel Consiglio di amministrazione. Ciò significa che in avvenire gli enti pubblici (Cantone, Confederazione e Comuni) potranno esercitare la maggioranza negli organi della società.

La Confederazione ha imposto al Cantone Ticino l'onere di estinguere, mediante dieci rate annue al massimo, il prestito ipotecario della FLP presso la Corner Banca per l'ammontare di 1 milione di franchi (interesse del 6%). Non è stato possibile, malgrado i numerosi interventi a livello di ufficio e a livello politico, ottenere dall'Autorità federale la rinuncia all'applicazione integrale delle disposizioni della legge sulle ferrovie, secondo cui gli oneri patrimoniali (che non derivano cioè dall'esercizio) devono essere assunti dal Cantone. Questo principio è sempre stato applicato nei confronti di altri Cantoni per tutti i risanamenti delle ferrovie svizzere e l'Autorità federale afferma di non poter concedere alcuna deroga.

Per il rimanente intervento finanziario, la ripartizione fra Confederazione e Cantone è fatta nella misura del 50% e ciò in base al decreto del Consiglio federale del 24 giugno 1968 concernente l'esecuzione dell'art. 60 della LFF.

Per quanto riguarda la partecipazione al capitale azionario, va rilevato che essa si farà mediante emissione di 800 azioni di primo grado, corrispondenti a Fr. 240.000,— (120.000,— Confederazione e 120.000,— Cantone). Le nuove azioni sono titoli al portatore analogamente alle precedenti e per quanto concerne il diritto al dividendo e alla ripartizione dell'avanzo della liquidazione sono equivalenti alle attuali azioni di primo grado. Gli statuti della FLP saranno adattati alle disposizioni della LFF e dovranno tener conto delle modificazioni concernenti l'aumento del capitale sociale, la rappresentanza della Confederazione e del Cantone nel Consiglio di amministrazione e nel Comitato di direzione, e l'abolizione dell'attuale limitazione del diritto di voto.

I dettagli del programma e della partecipazione della Confederazione e del Cantone sono indicati nel progetto di convenzione allegato al presente messaggio.

Va infine rilevato che l'UFT ha autorizzato l'impresa, per motivi di sicurezza, ad iniziare i lavori più urgenti di rifacimento del binario.

#### 5. Conclusioni

Per quanto vi abbiamo esposto, il Consiglio di Stato ritiene necessario ed urgente rinnovare la sopra e la sottostruttura della linea ferroviaria Lugano - Ponte Tresa, la quale svolge un ruolo insostituibile di trasporto pubblico nel traffico suburbano verso il basso Malcantone e la fascia confinaria di Ponte Tresa. Già sono state create, con l'acquisto del 1968 di nuovo materiale rotabile, le premesse per un moderno ed efficiente servizio di treni spola. Il giudizio sull'esperimento è positivo.

Non ci si può sottrarre al dovere di fornire all'impresa i mezzi necessari per il rinnovamento degli impianti e l'alleggerimento degli oneri patrimoniali, condizione per una sana gestione aziendale.

Gli importi accantonati dall'impresa quali quote di ammortamento ed eventuali utili d'esercizio devono essere interamente investiti per ulteriori lavori di miglioramento e, se del caso, permettere di pagare l'interesse passivo e l'ammortamento sul prestito della Confederazione e del Cantone.

Vi proponiamo pertanto di approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente:

A. Lafranchi

p.o. Il Cancelliere:

A. Crivelli

Disegno di

### DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'aiuto finanziario per il rinnovamento tecnico  
della Ferrovia Lugano - Ponte Tresa (FLP)

(del . . . . .)

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 12 luglio 1973 n. 1907 del Consiglio di Stato,

*d e c r e t a :*

*Art. 1.* — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare alla Società Ferrovie Luganesi (FLP) in Lugano, alle condizioni fissate nella convenzione pattuita fra la Confederazione svizzera, il Cantone Ticino e la FLP stessa, l'importo di franchi 1.450.000,—, di cui:

— Fr. 120.000,— come partecipazione al capitale azionario mediante sottoscrizione di 400 azioni di primo grado di Fr. 300,— cadauna;

- Fr. 880.000,— a titolo di prestito ad interesse e ammortamento variabili e non cumulabili;
- Fr. 450.000,— a fondo perso.

*Art. 2.* — Il Consiglio di Stato è autorizzato ad assumere il prestito ipotecario della FLP presso la Corner Banca di Lugano per l'ammontare di 1 milione di franchi.

*Art. 3.* — I crediti di cui agli articoli 1 e 2 saranno iscritti nella parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

*Art. 4.* — 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 ne fissa la data di entrata in vigore.

## CONVENZIONE

tra la Confederazione svizzera ed il Cantone Ticino, da una parte  
e la Società Ferrovie Luganesi S.A. (FL) proprietaria ed esercente  
della Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, dall'altra parte  
in base all'articolo 56 della legge federale sulle ferrovie  
del 20 dicembre 1957

### Art. 1

#### PRESTAZIONE DELLA CONFEDERAZIONE E DEL CANTONE TICINO

<sup>1</sup> Per il finanziamento del programma della ferrovia della FL, menzionato nell'articolo 2 della presente convenzione, la Confederazione ed il Cantone Ticino accordano i seguenti contributi:

	<i>Partecipazione al capitale sociale</i>	<i>Prestito</i>	<i>A fondo perso</i>	<i>Totale</i>
Confederazione	120.000,—	880.000,—	450.000,—	1.450.000,—
Cantone Ticino	120.000,—	880.000,—	450.000,—	1.450.000,—
<b>Totale</b>	<b>240.000,—</b>	<b>1.760.000,—</b>	<b>900.000,—</b>	<b>2.900.000,—</b>

<sup>2</sup> Il Cantone Ticino s' impegna inoltre ad assumere mediante dieci rate annue, al massimo, il prestito ipotecario della FL presso la banca Corner per l'intero ammontare di Fr. 1.000.000,—. In caso di copertura del disavanzo d'esercizio secondo l'articolo 58 della legge federale sulle ferrovie, gli interessi del prestito vanno interamente a carico del Cantone Ticino.

### Art. 2

#### DESTINAZIONE DEI MEZZI

<sup>1</sup> Le prestazioni della Confederazione e del Cantone Ticino devono essere destinate al finanziamento delle seguenti costruzioni e forniture per la ferrovia :

1. Rinnovo della soprastruttura (quotaparte per il binario e gli scambi)	Fr. 900.000,—
2. Rifacimento della linea di contatto	1.300.000,—
3. ISTALLAZIONE del blocco di tratta	700.000,—
<b>Totale</b>	<b>2.900.000,—</b>

<sup>2</sup> Eventuali maggiori costi dovuti al rincaro, in quanto non possano essere coperti dalla FL, devono essere sopportati proporzionalmente dalla Confederazione e dal Cantone Ticino.

<sup>3</sup> L'Ufficio federale dei trasporti può autorizzare delle modificazioni di questo programma, qualora esse siano sufficientemente motivate. Esso decide pure sugli importi di questi investimenti da addebitare al conto costruzioni.

<sup>4</sup> L'approvazione dei piani per i singoli oggetti e forniture è disciplinata dalle prescrizioni della legge federale sulle ferrovie e dalle relative ordinanze d'esecuzione. L'ordinazione di materiale e l'aggiudicazione di lavori che superano l'importo di Fr. 500.000,— è sottoposta al benessere dell'Ufficio federale dei trasporti.

<sup>5</sup> I contributi a fondo perso, nella misura in cui non vengono impiegati per finanziare lavori di rinnovo che non si possono portare all'attivo, devono essere dedotti dal totale del conto costruzioni.

### Art. 3

#### OPERE ED ALTRI INVESTIMENTI DA FINANZIARE DALLA FL

<sup>1</sup> Le seguenti opere e forniture per la ferrovia devono essere finanziate dalla FL mediante mezzi propri:

	Fr.
1. Sotto e soprastruttura	470.000,—
— Rinnovo del binario e degli scambi (rimanenza)	310.000,—
— Rifacimento dei marciapiedi nelle stazioni	160.000,—
2. Risanamento di 6 passaggi a livello (quotaparte FL)	110.000,—
Totale	<u>580.000,—</u>

<sup>2</sup> Oltre al programma comprendente gli investimenti sopracitati, la FL deve riservare i futuri ammortamenti per i seguenti lavori riguardanti la ferrovia:

1. Lavori di riattazione del deposito e dell'officina ad Agno
2. Rinnovo del fabbricato viaggiatori a Ponte Tresa.

### Art. 4

#### VERSAMENTO DEI FONDI

<sup>1</sup> Dopo che la presente convenzione sarà stata firmata dalle parti contraenti, il capitale azionario della Confederazione e del Cantone Ticino ammontante a Fr. 240.000,— verrà versato su un conto bloccato presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino a Lugano.

<sup>2</sup> Una volta esauriti questi mezzi verranno versati sul conto bloccato presso la citata banca, in ragione del progredire dei lavori ed in base alla scadenza dei pagamenti per forniture ed ordinazioni, il prestito di Fr. 1.760.000,— ed i contributi a fondo perso di Fr. 900.000,—. Le richieste dei mezzi necessari da mettere a disposizione sul conto bloccato devono coprire il fabbisogno per un anno e devono essere inoltrate dalla FL all'Ufficio federale dei trasporti con la necessaria documentazione, dopo di che quest'ultimo invita a sua volta il Cantone Ticino a versare la propria quotaparte. I contributi federali saranno immediatamente versati, non appena la banca avrà notificato che il contributo del Cantone Ticino è stato regolarmente accreditato.

### Art. 5

#### LIBERAZIONE DEI MEZZI FINANZIARI

I mezzi finanziari versati sul conto bloccato presso la Banca dello Stato del Cantone Ticino a Lugano possono essere liberati in base ad elenchi di pagamento

che l'impresa deve sottoporre all'Ufficio federale dei trasporti in doppio e corredati dei relativi giustificativi contabili in originale. Il doppio dell'elenco di pagamento munito del visto dell'Ufficio federale dei trasporti ha valore di autorizzazione al pagamento per la citata banca.

#### Art. 6

#### CONDIZIONI DEL PRESTITO

<sup>1</sup> Il prestito della Confederazione e del Cantone Ticino secondo l'articolo 1, capoverso 1 dev'essere iscritto come impegno fisso nel libro dei debiti ipotecari delle ferrovie. Il prestito è soggetto alla fine di ogni anno contabile ad un interesse e ammortamento del sette per cento, di cui il cinque per cento come interesse e la differenza come quota d'ammortamento (annualità di Fr. 123.200,—). Interesse ed ammortamento sono variabili e non cumulabili.

<sup>2</sup> L'Ufficio federale dei trasporti fissa la scadenza sulla base del risultato del conto d'esercizio. In caso di dubbio esso decide se un onere dev'essere addebitato al conto dei fondi d'impianto oppure al conto dei risultati.

#### Art. 7

#### PASSAGGI A LIVELLO

La FL deve applicare i provvedimenti necessari a migliorare la sicurezza dei passaggi a livello della ferrovia, designati dall'Ufficio federale dei trasporti e nei termini da quest'ultimo fissati. Rimangono comunque riservate le disposizioni fissate dalla legislazione ferroviaria della Confederazione concernenti l'approvazione dei piani ed il pagamento dei costi per la posa d'istallazioni automatiche ai passaggi a livello.

#### Art. 8

#### RAPPRESENTANZA DELLA CONFEDERAZIONE

Alla Confederazione spetta il diritto di delegare un proprio rappresentante nel Consiglio di amministrazione e nel Comitato di direzione della FL. Il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie provvede a tale nomina e fissa la durata di questo incarico.

#### Art. 9

#### CAPITALE SOCIALE

<sup>1</sup> Il capitale azionario viene aumentato di Fr. 240.000,— secondo l'articolo 1, capoverso 1 della presente convenzione mediante l'emissione di 800 azioni di primo grado al portatore del valore nominale di Fr. 300.— l'una. Per le nuove azioni di primo grado si possono emettere certificati di più azioni.

<sup>2</sup> Le nuove azioni hanno diritto ad un voto uguale a quelle anziane.

#### Art. 10

#### IMPOSTA FEDERALE SUL BOLLO

La riscossione dell'imposta federale sul bollo per il nuovo capitale azionario costituito secondo l'articolo 1, capoverso 1 della presente convenzione viene sospesa conformemente al Decreto del Consiglio federale del 10 maggio 1960 fino a quando entrerà in vigore la legislazione federale riveduta sulle tasse di bollo.

#### Art. 11

#### ADATTAMENTO DEGLI STATUTI

Gli statuti della FL devono essere adattati alle disposizioni della legge federale sulle ferrovie e devono tener conto delle modificazioni menzionate negli articoli 8 e 9 di questa convenzione.

## CONDIZIONI SPECIALI

### Art. 12

<sup>1</sup> La FL s' impegna in ogni tempo a mettere a disposizione dell' Ufficio federale dei trasporti i suoi libri contabili e di fornirgli tutte le informazioni relative alla situazione finanziaria dell' impresa.

<sup>2</sup> La FL deve sottoporre ogni anno all' Ufficio federale dei trasporti, al più tardi per l' inizio dell' anno contabile, un preventivo del conto costruzioni come pure del conto d' esercizio.

<sup>3</sup> La FL deve adottare tutti quei provvedimenti ritenuti idonei per svolgere un esercizio razionale ed economico come pure atti ad incrementare i proventi.

Berna, il

In nome del Consiglio federale  
Il Capo del Dipartimento dei trasporti,  
delle comunicazioni e delle energie

Bellinzona, il

In nome del Consiglio di Stato  
del Cantone Ticino

Il Presidente: Il Cancelliere:

Lugano, il

In nome del Consiglio d' amministrazione,  
della Società Ferrovie Luganesi SA

Il Presidente: Il Vicepresidente: