

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente la partecipazione dello Stato alla copertura del disavanzo
di esercizio 1972 della Società di navigazione del Lago di Lugano

(del 24 ottobre 1973)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con messaggio 22 marzo 1973 vi abbiamo chiesto di autorizzare il versamento di un contributo del Cantone di Fr. 60.911,— alla Società di navigazione del Lago di Lugano (SNL) quale partecipazione alla copertura del disavanzo dell'esercizio 1971. Nella seduta del 3 maggio 1973 la Commissione della Gestione si è pronunciata negativamente ritenendo che non fossero ancora realizzate le condizioni per un intervento finanziario dello Stato, pur riservando il suo atteggiamento su futuri messaggi relativi alla situazione della società.

Preso atto dell'opposizione manifestatasi nella Commissione della Gestione, l'Autorità cantonale ha deciso, d'intesa con l'Autorità federale, di ritirare il messaggio, con la conseguenza che il disavanzo dell'esercizio 1971 (Fr. 81.187,— di cui era previsto il riparto in parti uguali fra Confederazione e Cantone, più franchi 20.317,— per interessi passivi che sarebbero andati a carico del Cantone) viene coperto attingendo alle riserve.

Analoga soluzione non può invece essere adottata per la copertura del disavanzo di esercizio del 1972 e ciò per le ragioni che andremo esponendo e che impongono l'intervento finanziario dello Stato.

La Società di navigazione adempie, rispettando gli obblighi della concessione, una funzione di servizio pubblico di trasporto. Ciò è stato messo nuovamente in evidenza dalla recente procedura di consultazione dei Comuni rivieraschi sugli orari della società.

Questa procedura di consultazione si è resa necessaria in seguito alla proposta della SNL di sopprimere le corse invernali e di ridurre le prestazioni del servizio estivo adducendo come motivo la necessità di ristrutturare il servizio per comprimere i disavanzi riscontrati nelle ultime gestioni. Si sono vigorosamente opposti i Comuni di Bissone, Melano, Brusino-Arsizio, Gandria, Paradiso, Melide, Morcote, Capolago e Lugano. Dalle risposte date dai Comuni risulta evidente che gli orari proposti dalla SNL non corrispondono alle necessità di trasporto nella regione. Il mantenimento di un regolare servizio sul lago risponde a un'esigenza economica e politica, ed è indispensabile per stabilire i collegamenti con i Comuni rivieraschi e assicurare il trasporto di operai, impiegati e scolari. Il Cantone, nel suo preavviso del 25 giugno 1973, si è quindi pronunciato contro l'approvazione dei progetti di orario della SNL. Nello stesso modo si sono espressi anche tutti gli enti italiani consultati. Pertanto l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha emanato il 29 giugno una decisione con cui la SNL viene obbligata a svolgere anche in futuro nei mesi invernali un servizio identico a quello svolto nella stagione invernale 1972/1973. Una decisione per l'orario estivo sarà presa successivamente.

Occorre ricordare che negli ultimi anni la SNL ha continuamente sollecitato riduzioni delle prestazioni durante il periodo invernale (ad esempio le corse regolari per Gandria, Osteno e Porlezza). L'ultima importante riduzione è stata realizzata con l'entrata in vigore dell'orario d'inverno 1972/1973. Le Autorità italiane hanno aderito all'ultima riduzione di corse alla precisa condizione che non ne fossero chieste altre in futuro. Infatti, all'infuori del servizio sulla linea Lugano -

Campione - Bissone - Brusino - Arsizio - Morcote - Porto Ceresio, tutti i rimanenti collegamenti lacuali (bacino di Porlezza, di Capolago, di Ponte Tresa e Centro Lago) sono interamente sospesi durante i mesi invernali. Fra Lugano e Porto Ceresio circolano invece, anche in inverno, quattro corse giornaliere di battello.

Il servizio di navigazione invernale, pur rappresentando solo il 15 % delle corse annuali della società, è giudicato indispensabile come detto, per i Comuni rivieraschi, ed è condizione per dare alla SNL il carattere di impresa del traffico generale. Tra altro la SNL, non svolgendo più i servizi pubblici durante tutto l'anno, perderebbe l'indennità della Confederazione per prestazioni a favore dell'economia generale e per oneri estranei all'esercizio (art. 49 LFF, oneri estranei all'esercizio imposti dalla legge, dalla concessione o da altro atto, come obbligo d'esercizio, d'osservanza degli orari, di trasporto e delle tariffe), non potrebbe più assicurare il trasporto della posta e il servizio di messaggeria cumulativo con le Ferrovie italiane dello Stato via Porto Ceresio.

L'Autorità cantonale che si oppone alla riduzione delle prestazioni di interesse pubblico della società non può però sottrarsi alle conseguenze di legge per la copertura degli oneri.

Per quanto concerne la situazione finanziaria della SNL è da rilevare che negli anni fino al 1970 era stato possibile devolvere una parte degli utili alla riserva del conto di rinnovamento degli impianti (situazione alla fine del 1972 Fr. 748.000,—). La costituzione di questa riserva ha avuto un influsso favorevole sulle condizioni di tesoreria della società. Il patrimonio d'esercizio alla fine del 1972 ammontava a Fr. 1,5 milioni, ma la maggior parte di questo avere è vincolato nelle riserve.

Nel passivo del bilancio figurano, come principali posizioni, gli impegni fissi (alla fine del 1972 = Fr. 2.457.613,—). I due prestiti presso l'AVS sono stati contratti a suo tempo per il rinnovo della flotta. Il Cantone ne ha assunto la garanzia degli interessi e dell'ammortamento. Il debito residuo dei due prestiti si presenterà come segue all'atto della scadenza del periodo di rimborso :

— prestito 1956, al 31 dicembre 1975	= Fr. 296.787,—
— prestito 1962, al 30 giugno 1979	= Fr. 1.638.989,—
	<hr/>
	Fr. 1.935.776,—

Al momento della scadenza di questi prestiti l'impresa deve quindi disporre dei mezzi finanziari necessari.

Per poter far fronte a lungo andare agli impegni finanziari occorre risparmiare al massimo il patrimonio d'esercizio. Infatti, se la situazione non si modificherà, una volta rimborsati i prestiti la SNL disporrebbe solamente di un patrimonio d'esercizio insignificante, e dovrebbe conseguentemente rivolgersi ai poteri pubblici per ottenere gli aiuti finanziari indispensabili per un rinnovamento della flotta.

Del resto la legislazione in materia (articolo 20 dell'ordinanza per l'esecuzione dei capi sesto e settimo della LFF) prescrive espressamente che per la determinazione del disavanzo d'esercizio devono essere presi in considerazione i proventi e gli oneri relativi alla gestione del rispettivo anno. La riserva di costruzione è stata costituita per il rimborso dei prestiti.

E' da rilevare che l'evoluzione della situazione della SNL non rappresenta un fatto isolato. Quattro delle sette principali imprese di navigazione svizzere hanno registrato un disavanzo di esercizio nel 1972.

L'Autorità federale ha proceduto ai controlli prescritti della gestione. Essa intende esaminare con l'Autorità cantonale ogni possibilità di misure organizzative idonee a ridurre gli oneri.

Un giudizio sulla posizione degli enti pubblici verso la SNL non può essere espresso senza considerare i particolari rapporti in materia tra Svizzera e Italia.

Occorre ricordare che nel corso delle trattative che condussero alla conclusione dell'accordo italo-svizzero del 23 luglio 1955 concernente il finanziamento di alcune vie d'accesso alla Svizzera delle Ferrovie italiane dello Stato (decreto federale del 30 settembre 1955) venne discusso anche il conflitto d'interessi fra la Svizzera e l'Italia sui Laghi Maggiore e di Lugano.

Prima della seconda guerra mondiale, la navigazione sui due laghi era così regolata: la Svizzera esercitava interamente la navigazione sul Lago di Lugano, l'Italia quella su tutto il Lago Maggiore. Sul Lago di Lugano, la navigazione era affidata alla SNL, che serviva pure i Comuni rivieraschi italiani.

Durante la seconda guerra mondiale e i primi anni del dopoguerra la navigazione italiana sul bacino svizzero del Lago Maggiore è cessata. Si è reso così necessario introdurre un servizio di navigazione svizzero, limitato alle acque svizzere del Lago Maggiore. La Confederazione e il Cantone Ticino vi hanno partecipato finanziariamente con contributi rilevanti. La concessione svizzera è stata così rilasciata alla FRT (ora FART), a Locarno.

Nel 1953 l'Italia ha chiesto che venisse ripristinata la situazione esistente prima della guerra. E' da rilevare che una società italiana aveva chiesto al Governo italiano il rilascio di una concessione per la navigazione sulle acque italiane del Ceresio. Le Autorità italiane hanno fatto presente che la domanda suddetta poteva essere respinta a condizione che la Svizzera affidasse la navigazione nel bacino svizzero del Lago Maggiore a un'impresa italiana.

Si è giunti così alla situazione attuale: un'impresa statale italiana (gestione governativa per i servizi pubblici di navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como) gestisce la navigazione sull'intero Lago Maggiore (quindi, comprese le acque svizzere), assumendosi gli oneri finanziari (disavanzi, investimenti, ecc.) che ne derivano. La Svizzera (e, per essa, la SNL) fa altrettanto per quanto concerne la navigazione sulle acque svizzere e italiane del Lago di Lugano. Perciò l'Italia ha accordato alla SNL una concessione, subordinata all'obbligo di effettuare ogni anno una percorrenza minima di 40.000 km. sulle acque italiane e alla condizione che alla società vanno tutte le spese e tutti i rischi dell'esercizio. L'Autorità cantonale era stata associata alle trattative. Il rifiuto del Cantone di partecipare, con la Confederazione, all'aiuto alla SNL in base agli articoli 58 e 60 della legge federale sulle ferrovie porterebbe inevitabilmente, attraverso la soppressione o la riduzione delle prestazioni della società, a un conflitto che determinerebbe da parte italiana iniziative unilaterali con ripercussioni sia sul Lago di Lugano sia sul Lago Maggiore.

E' da rilevare che il Cantone partecipa con Fr. 100.000,— al capitale azionario della SNL, che è di complessivi Fr. 397.150,—.

L'Ufficio federale dei trasporti ha accertato in Fr. 232.923,— il disavanzo che entra in linea di conto per il sussidiamento, cifra alla quale deve essere aggiunto l'importo di Fr. 49.120,— per interessi passivi su impegni fissi (eccedenza degli interessi passivi sugli interessi attivi). Dell'importo di Fr. 232.923,— la Confederazione prende a suo carico il 50 %, ossia Fr. 116.461,—, alla condizione che il Cantone assuma l'altra metà, alla quale deve essere aggiunto l'importo scoperto di Fr. 49.120,— per interessi passivi.

La misura della partecipazione del Cantone alla copertura del disavanzo è fissata in base al decreto del Consiglio federale del 24 giugno 1968 concernente l'esecuzione dell'art. 60 della legge sulle ferrovie. Il pagamento dell'importo di Fr. 49.120,— è dovuto in base all'ordinanza del Consiglio federale del 19 dicembre 1958 per l'esecuzione dei capi sesto e settimo della legge sulle ferrovie, e ciò per l'impegno assunto dal Cantone con il decreto legislativo di garanzia del 4 luglio 1960.

Le cause che hanno fatto registrare un disavanzo anche per l'esercizio 1972 sono sostanzialmente uguali a quelle del 1971: una flessione del movimento turistico in tutto il Cantone e un aumento degli oneri per il personale.

Lo specchietto che segue illustra i movimenti della SNL durante gli anni 1970, 1971 e 1972 :

	1970	1971	1972
viaggiatori trasportati	1.333.333	1.222.741	1.094.492
introiti d'esercizio	Fr. 2.295.684,24	2.178.928,—	2.207.058,47
spese d'esercizio	Fr. 2.044.974,97	2.286.099,76	2.452.469,09
avanzo d'esercizio	Fr. 250.709,27	—,—	—,—
perdita d'esercizio	Fr. —,—	107.171,76	245.410,62
perdita riconosciuta dall'UFT	Fr. —,—	81.187,—	232.923,—

Per questi motivi vi invitiamo a dare la vostra approvazione all'allegato disegno di decreto legislativo, che prevede un intervento limitato all'esercizio 1972, abbandonando come si è detto l'intervento per l'anno 1971 e rinunciando a chiedere una delega generale d'intervento per gli esercizi futuri.

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 la copertura del disavanzo di esercizio 1972
della Società di navigazione del Lago di Lugano

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino
visto il messaggio 24 ottobre 1973 n. 1924 del Consiglio di Stato,

decreta:

Art. 1. — Il Consiglio di Stato è autorizzato a versare un contributo di franchi 165.582,— alla Società di navigazione del Lago di Lugano quale partecipazione alla copertura del disavanzo dell'esercizio 1972.

Art. 2. — Il contributo di cui all'art. 1 va a carico della voce del bilancio ordinario del Dipartimento delle pubbliche costruzioni « Soccorso alle imprese di trasporto » per l'anno 1973.

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 del Cantone.