

FOGLIO FEDERALE

Anno XXXII

Berna, 10 marzo 1949

Volume I

Si pubblica di regola una volta la settimana. Abbonamento: anno fr. 10.—; semestre fr. 6.—, con allegata la *Raccolta delle leggi federali*. — Rivolgersi all'Amministrazione delle pubblicazioni federali — S.A. Arti grafiche Grassi e Co. a Bellinzona (Telefono 5 18 71) - Conto chèques postali XI 690

5581

MESSAGGIO

del

Consiglio federale all'Assemblea federale relativo ad un disegno di legge che completa quella del 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione

(Del 25 gennaio 1949)

Onorevoli Signori Presidente e Consiglieri,

Abbiamo l'onore di sottoporvi un disegno di legge federale che completa i crediti stanziati dalla legge del 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione ed estende il campo di applicazione di questa legge alle imprese di trasporti su strada che hanno sostituito o sostituiranno le imprese ferroviarie ooperate.

I

Con messaggio del 23 aprile 1937 concernente il disegno di legge del 6 aprile 1939 sul soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione, avevamo domandato un credito di 150 milioni di franchi per il risanamento finanziario delle imprese private ferroviarie ooperate. Siffatto importo era stato fissato sulla scorta di richieste e di calcoli intesi ad accertare in quale misura fosse necessario approntare dei fondi per risanare le finanze delle imprese ferroviarie di grande importanza economica o militare. Nonostante i timori espressi da una minoranza delle commissioni parlamentari e nonostante gli avvertimenti del rappresentante del Consiglio federale, unanimi nell'affermare che si sarebbero più tardi resi necessari dei crediti suppletivi, le Camere ridussero il credito previsto nella legge a 140 milioni di franchi, pur allargando notevolmente la cerchia delle imprese che avrebbero fruito del soccorso. Di questo credito, 125 milioni di franchi furono riservati al

risanamento finanziario (sdebitamento), mentre i rimanenti 15 milioni furono destinati a innovazioni tecniche e a miglioramenti. I sussidi concessi dalla Confederazione furono sufficienti per i risanamenti puramente finanziari; non lo furono invece per i miglioramenti degli impianti di cui parecchie imprese avevano urgente bisogno. Le necessità tecniche variano molto secondo le imprese. Per certune si tratta in primo luogo di modificare il sistema di trazione, allo scopo di soddisfare le moderne esigenze del traffico, per altre invece si tratta sopra tutto di ricostruire completamente gli impianti o di ammodernare ed accrescere il materiale rotabile.

In certi casi, i miglioramenti tecnici furono possibili grazie ai sussidi della Confederazione e dei Cantoni e alle disponibilità finanziarie derivanti dai profitti dei bilanci di guerra. Ma anche in questi casi non sono mancate le difficoltà: non infrequentemente l'aumento dei prezzi e dei salari causato dalla guerra ha infatti avuto per conseguenza notevoli maggiori spese in confronto del preventivo.

Quanto alle imprese che prevedevano una modificazione del sistema di trazione, bisognava innanzitutto esaminare se gli importanti nuovi investimenti di capitali, destinati in particolare all'elettrificazione delle linee, fossero giustificati. Conveniva d'altra parte attendere di vedere se i progressi tecnici attuati nel frattempo non avrebbero permesso soluzioni migliori e più opportune. Inoltre, la penuria di materie prime ritardava assai l'inizio dei lavori di una certa importanza. Occorreva infine tener conto delle raccomandazioni e delle istruzioni del Consiglio federale intese a differire, nella misura del possibile, l'esecuzione dei lavori di una certa importanza in previsione di una eventuale futura disoccupazione.

Il finanziamento dei progetti urtò contro difficoltà, tuttora non superate, specialmente nei casi in cui, come per la ferrovia Stansstad-Engelberg e per le ferrovie del Giura bernese, sono interessati Cantoni o comuni poveri.

L'attuazione di certi progetti fu infine differita, poichè si sperava che dopo la fine della guerra i prezzi sarebbero scesi; purtroppo essi hanno invece continuato ad aumentare. Siamo ora tuttavia giunti al punto in cui la sicurezza dell'esercizio delle imprese che devono essere risanate non può essere garantita più a lungo. In certi casi si può anzi prevedere come inevitabile e prossima la chiusura dell'esercizio.

Secondo gli articoli 5 e 17 della legge del 6 aprile 1939, la partecipazione dei Cantoni e dei comuni deve essere *almeno pari* a quella della Confederazione. Finora, quando sono stati concessi soccorsi, la partecipazione alle spese da parte della Confederazione e dei Cantoni è in ogni modo di massima stata eguale. Solo in pochi casi i Cantoni e i comuni dovettero pagare quote notevolmente superiori, allo scopo di risparmiare in una certa misura i crediti federali ancora disponibili. Ciò è in parti-

colare stato il caso per le ferrovie del Sernftal, di Oensingen-Balsthal, di Uerikon-Bauma, della Val-de-Travers, delle montagne neocastellane e per le ferrovie elettriche di Vevey.

A questo proposito ci permettiamo ricordare che soltanto nei primi mesi del 1944 è stato possibile autorizzare le ferrovie private, vincolate alle Ferrovie federali svizzere da tariffe dirette, ad aumentare leggermente le loro tariffe. Aumenti che non servirono a nulla per il fatto che essi furono immediatamente compensati dall'aumento delle spese d'esercizio. Non va inoltre dimenticato che le ferrovie private non ebbero la possibilità, od almeno non l'ebbero nella stessa misura che le Ferrovie federali svizzere, di compensare l'aumento delle spese d'esercizio con un aumento corrispondente delle entrate. Le ferrovie private vincolate alle Ferrovie federali svizzere da tariffe dirette non furono in tal modo in grado di prendere esse stesse, e in tempo utile, i provvedimenti urgenti che s'imponevano. Un soccorso complementare alle ferrovie private sarebbe perciò un equo risarcimento del pregiudizio che esse hanno subito a cagione della struttura delle tariffe, che — giova riconoscerlo — si giustifica dal lato economico.

La commissione federale di periti per il soccorso alle ferrovie private, come pure il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie sostennero per lungo tempo l'opinione che i crediti non dovessero essere aumentati. Questo loro modo di vedere si fondava sulla speranza che dopo la guerra i prezzi delle materie prime sarebbero diminuiti, la smobilitazione dell'esercito avrebbe provocato una diminuzione del grado di occupazione e si avrebbe forse dovuto fare capo ai crediti per la lotta contro la disoccupazione. Ma le loro previsioni non si avverarono e i prezzi, soprattutto per quanto concerne il materiale rotabile, continuarono ad aumentare. Non sarebbe giusto pretendere che queste imprese, costrette a differire l'esecuzione dei loro progetti di miglioramenti tecnici per seguire le istruzioni ufficiali, debbano oggi sopportare le conseguenze di siffatta imprevedibile situazione.

Considerazioni analoghe ci indussero a domandare, nel nostro messaggio del 21 gennaio 1947, un *sussidio suppletivo* per il miglioramento delle vie di comunicazione che attraversano il lago di Zurigo sulla diga di Rapperswil; con ciò noi riconoscevamo, di massima, la necessità di aumentare i crediti concessi prima della guerra, crediti rivelatisi insufficienti a causa del rincaro del materiale e dell'aumento dei salari. Il decreto federale del 9 giugno 1947 mise a disposizione un sussidio pari al 33% delle spese supplementari contenute nel preventivo. Siffatta decisione delle Camere indusse il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie e la sua commissione di periti per l'aiuto alle ferrovie private a rivedere il loro modo di vedere in materia di crediti suppletivi a queste ferrovie.

Recentemente abbiamo inoltre dovuto occuparci delle domande di crediti complementari dei Cantoni di Zurigo e di Ginevra per gli aereo-

porti di Kloten e di Cointrin, poichè anche in questi casi il rincaro aveva causato spese maggiori di quelle iscritte nei preventivi. Pur riconoscendo che il traffico aereo ha carattere internazionale e deve perciò, sopra tutto agli inizi, essere appoggiato finanziariamente dalla Confederazione, dobbiamo osservare che nella maggior parte dei casi siffatto traffico non può e non deve essere trattato alla stessa stregua dei trasporti pubblici per ferrovia, indispensabili all'economia.

Al disopra di tutte queste ragioni, ne esiste tuttavia un'altra, molto più importante, che fa apparire insufficienti i crediti disponibili. Talune ferrovie private non dispongono ancora di posti di blocco per l'esercizio della linea aperta, posti assolutamente necessari in considerazione dell'attuale frequenza dei treni. Questa lacuna ha avuto conseguenze particolarmente gravi il giorno del tragico incidente di Biberbrücke, sulla linea del Sud-Est. Il buon nome del nostro paese e l'interesse delle ferrovie secondarie al servizio del turismo esigono imperiosamente che si provveda a garantire, con l'appoggio della Confederazione, la sicurezza dell'esercizio sulle nostre linee con impianti moderni adeguati. Da una inchiesta risulta che l'impianto di posti di blocco sulle linee private con frequenza superiore a 50 treni al giorno esigerebbe una spesa di circa 7 milioni di franchi. Ora, le imprese ferroviarie private non sono assolutamente in grado di sopperire con i propri mezzi a spese tanto considerevoli.

II

1. Il problema della *sostituzione delle ferrovie con altri mezzi di comunicazione* è già stato esaminato in relazione con il risanamento e la riorganizzazione delle Ferrovie federali svizzere, come pure in relazione con il risanamento finanziario delle ferrovie private oberate. Già in virtù del decreto federale del 20 dicembre 1934 che autorizza certi provvedimenti temporanei intesi alla riorganizzazione e all'assestamento delle Strade ferrate federali, il Consiglio federale poteva autorizzare l'amministrazione delle Ferrovie federali svizzere ad adeguare il servizio alle nuove condizioni del traffico, purchè le modificazioni fossero conciliabili con gli interessi dell'economia nazionale. Valendosi di questa facoltà il Consiglio federale, con decreto del 24 novembre 1936 (RU 52, pag. 853), autorizzava le Ferrovie federali svizzere a sospendere l'esercizio del tronco Otelfingen—Niederglatt. L'articolo 4 della legge del 23 giugno 1944 sulle Ferrovie federali svizzere (RU 61, pag. 785) e il relativo messaggio (FF, 1936, 85) contengono una disposizione analoga. Ora, se può essere giustificata la sostituzione di una linea delle Ferrovie federali svizzere con un servizio di autotrasporti, detta sostituzione può imporsi a ben più forte ragione per determinate ferrovie private oberate.

2. Nel messaggio concernente il disegno di legge sul soccorso a favore delle ferrovie private era fatto osservare che per certe ferrovie

il mantenimento integrale o anche solo parziale dell'esercizio ferroviario non si giustificava più. L'applicazione della legge ha dimostrato l'esattezza di siffatta constatazione. Esistono ferrovie private con traffico talmente ridotto che i risultati dell'esercizio sono insufficienti; esse si trovano di conseguenza in condizioni che escludono sin dall'inizio la possibilità di un risanamento che permetta loro, in avvenire, di bastare a se stesse. Tuttavia, non ci si può limitare ad accertare che il mantenimento dell'esercizio ferroviario non è economico per queste linee e che un aiuto della Confederazione a loro favore non sarebbe perciò giustificato. Nei casi in cui ragioni economiche o militari non permettono di fare a meno di un servizio pubblico sufficiente e adeguato alle circostanze, si deve piuttosto studiare la possibilità di sostituire le ferrovie con altri mezzi di trasporto. Considerando questo particolare punto del problema non va dimenticato che le amministrazioni delle ferrovie private non potrebbero in nessun caso finanziare con fondi propri la sostituzione dell'esercizio ferroviario con un servizio di autotrasporti. Si trattava perciò di esaminare, supponendo adempite le altre condizioni necessarie per la concessione di un aiuto alle ferrovie private, se fosse possibile, senza modificazione della legge, concedere un soccorso federale per siffatte sostituzioni o trasformazioni. Su questo punto la commissione di periti per l'aiuto alle ferrovie private si esprime negativamente. Pure negativo fu il parere del « Comitato di studi per le questioni concernenti la sostituzione delle ferrovie con altri mezzi di comunicazione », comitato istituito dal Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie per lo studio dei problemi generali di coordinamento dei trasporti per ferrovia e su strada, e per lo studio della possibilità di concedere crediti per procurare occasioni di lavoro nel campo dei trasporti.

In occasione delle deliberazioni relative alla legge concernente il soccorso a favore delle imprese ferroviarie private, non è stata prevista la possibilità di destinare crediti della Confederazione a sostituzioni o trasformazioni di questa natura. Il messaggio accenna espressamente alla sospensione dell'esercizio ferroviario soltanto nel punto in cui tratta dei limiti fissati al campo di applicazione dell'aiuto federale. Considerata la necessità di sostituire certi esercizi ferroviari che non corrispondono più alle esigenze del traffico, occorre perciò completare oggi la legge in questo senso. A tale scopo, non basta prevedere l'aiuto destinato a permettere la sostituzione delle ferrovie di cui si tratta con un servizio di autotrasporti, ma vanno altresì risolti gli altri problemi che ad esso sono connessi, come, per esempio, la sospensione dell'esercizio ferroviario, il ritiro della concessione, la situazione dei creditori della ferrovia e quella del suo personale.

III

LE DOMANDE D'AUMENTO DEI SUSSIDI FEDERALI
PER IL SOCCORSO A FAVORE DELLE FERROVIE PRIVATE

1. La questione dei crediti suppletivi per il soccorso alle ferrovie private è stata sollevata la prima volta in seguito alla presentazione di un'istanza, in data 11 luglio 1947, del Consiglio di Stato del *Cantone di Berna* al Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie. Il Cantone di Berna domandava che il sussidio federale di 4.100.000 franchi, previsto dalla legge del 6 aprile 1939 a favore delle sue linee private (ferrovie del Giura, ferrovia della riva destra del lago di Thun, ferrovie Langenthal-Giura, Langenthal-Melchnau e Soletta-Zollikofen-Berna), fosse portato a 11.500.000 franchi. Il Cantone di Soletta, parimente interessato al risanamento della linea Soletta-Zollikofen-Berna, appoggiò la domanda del Governo bernese con una memoria del 13 settembre 1947.

Le istanze di cui si tratta si fondano sul rincaro dei materiali e sull'aumento dei salari, i quali, a loro volta, hanno provocato un notevole aumento delle spese d'esecuzione dei progetti d'innovazione, a tal segno che è oggi assolutamente indispensabile chiedere un più largo aiuto alla Confederazione, se non si vuole pregiudicare definitivamente la sistemazione tecnica di queste linee, e assistere, tra non molto, alla rovina delle diverse ferrovie private bernesi.

Nella sua seduta del 20 settembre 1948, il Gran Consiglio del Cantone di Berna si è nuovamente occupato del problema delle ferrovie private bernesi; esso ha, tra altro, accertato che la situazione di alcune imprese è peggiorata in modo preoccupante. Le previste innovazioni tecniche sono più che mai necessarie ed urgenti, cosicchè l'opera di soccorso dovrebbe essere iniziata il più presto possibile. Il 24 settembre 1948, il Consiglio di Stato ha perciò presentato al Consiglio federale una iniziativa, da sottoporre all'Assemblea federale conformemente all'articolo 93, secondo capoverso, della Costituzione federale.

2. Il 20 settembre 1947, il *Consiglio di Stato del Cantone di Basilea Campagna* comunicò al Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie che la prevista elettrificazione della ferrovia di Waldenburg, per la quale era prevista una spesa di 3 milioni di franchi, non avrebbe potuto essere eseguita se il contributo della Confederazione di 300.000 franchi non fosse stato notevolmente aumentato.

3. Con istanza comune del 28 maggio 1948, i *Governi vallesano e vodese* hanno chiesto un contributo federale più importante alle spese per innovazioni tecniche della ferrovia Aigle-Ollon-Monthey-Champéry. Il contributo della Confederazione alle spese, valutate a 2.200.000 franchi, era stato fissato a 700.000 franchi.

4. Con riferimento a quanto precede, va parimente accennato alla domanda comune dei Cantoni di *Untervaldo Sopprasselva e Sottoselva*, del 25 novembre 1946, concernente il miglioramento delle condizioni di trasporto nella valle d'Engelberg. Per siffatti miglioramenti era previsto un sussidio federale di 1 milione di franchi, da prelevare dai crediti per il soccorso a favore delle ferrovie private; per la ricostruzione della linea Stansstad-Engelberg era prevista una spesa di 11 milioni di franchi. Questi Cantoni di montagna, senza grandi risorse, non potrebbero mai condurre a termine, da soli, un'opera di così vasta mole; questo è il motivo che li induce a chiedere alla Confederazione la concessione, mediante speciale decreto, di un sussidio federale suppletivo. Oltre la ricostruzione della ferrovia Stansstad-Engelberg, questi Cantoni domandano che la Confederazione, nel caso particolare le Ferrovie federali svizzere, provvedano a spese proprie all'allacciamento della linea Stansstad-Engelberg a quella del Brünig mediante costruzione di un tronco di raccordo Hergiswil-Stans. Risulta dagli studi ed accertamenti finora fatti che un collegamento Stansstad-Lucerna con battelli diretti rapidi, come prolungamento della linea di Engelberg, opportunamente ammodernata dal lato tecnico, equivarrebbe, quanto alla capacità del traffico, alla durata e al prezzo del viaggio, a un collegamento ferroviario ininterrotto attraverso Hergiswil. Rimarrebbe ancora da accertare se la costruzione di un tronco di raccordo via Hergiswil possa giustificarsi economicamente. Inoltre, diverse difficoltà tecniche e d'esercizio nella stazione di Lucerna, difficoltà alle quali per il momento è impossibile rimediare, complicherebbero assai la soluzione di un raccordo con Hergiswil. Ora, il miglioramento delle condizioni di trasporto nella valle d'Engelberg va considerato come una necessità urgente, dovuta unicamente allo stato tecnico della linea.

5. Oltre queste istanze dei Governi cantonali, sono state presentate domande intese ad ottenere un aumento dei sussidi federali anche da diverse amministrazioni ferroviarie. Il 13 settembre 1947, la compagnia della ferrovia *San Gallo-Speicher-Trogen* fece sapere all'Ufficio federale dei trasporti che il previsto sussidio federale di 100.000 franchi non sarebbe stato sufficiente per l'esecuzione delle innovazioni tecniche per le quali era prevista una spesa di 2.095.000 franchi; dopo esame della questione siamo noi pure giunti alla stessa conclusione. Tenuto conto del sussidio federale di 100.000 franchi e dei mezzi investiti dalla compagnia, rimarrebbe un importo scoperto di 1.720.000 franchi.

Il 3 maggio 1948, la ferrovia *Aarau-Schöftland* e la ferrovia del *Wyental*, le quali intendono attuare la loro fusione giuridica e tecnica, domandarono che il sussidio federale previsto fosse aumentato da 600.000 a 1.200.000 franchi. Secondo il preventivo sottopostoci per esame, per l'esecuzione dei progetti tecnici di costruzione di queste ferrovie è necessaria una spesa di 2.950.000 franchi.

6. Alle Camere federali fu accennato alla necessità di accrescere i contributi della Confederazione sin dal momento in cui il Cantone di Berna presentò la sua istanza. Il 25 settembre 1947, gli onorevoli Mouttet, deputato al Consiglio degli Stati, e Moine, consigliere nazionale, presentarono due postulati, appoggiati rispettivamente da 26 e da 17 firmatari, con i quali invitavano il Consiglio federale ad esaminare se la legge del 6 aprile 1939 non dovesse essere completata a cagione dell'aumento dei salari e del rincaro dei materiali da costruzione, poichè diverse imprese ferroviarie, date le mutate condizioni, non sono più in grado di procedere alle innovazioni e ai miglioramenti previsti.

Siffatti postulati, trasformati in mozioni nel corso della sessione autunnale del 1948, furono ripresi dagli onorevoli Flükiger e Studer-Burgdorf, avendo nel frattempo i signori Mouttet e Moine cessato di essere membri delle Camere. Il 10 dicembre 1947, l'on. von Moos, deputato al Consiglio degli Stati, aveva presentato un'interpellanza concernente il miglioramento delle comunicazioni nella valle di Engelberg.

Nel nostro rapporto del 12/19 ottobre 1948 alla Commissione del Consiglio nazionale per la riforma costituzionale delle finanze federali, già abbiamo osservato che la Confederazione non può in nessun caso rifiutare un nuovo soccorso a favore delle ferrovie private, se essa vuole evitare che il risanamento iniziato con la legge del 6 aprile 1939 rimanga incompiuto.

L'esattezza di siffatto modo di vedere trova conferma nelle domande e nelle rivendicazioni esposte qui sopra; nè si devono dimenticare le conseguenze che potrebbero derivare dalla soppressione dell'esercizio di certe linee, soppressione che diverrebbe necessaria se la sicurezza tecnica non fosse più garantita.

· IV

IMPORTO DEI CREDITI SUPPLETIVI

Non è naturalmente possibile prevedere una disposizione generale che addossi alla Confederazione metà delle spese per tutte le domande di risanamento ancora in corso. Già nell'applicazione della legge concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie furono fatte eccezioni a questa regola, con la conseguenza che i Cantoni e i comuni interessati dovettero sovente partecipare al risanamento con contributi notevolmente superiori a quelli della Confederazione. Ciò non toglie che nello stabilire l'importo del soccorso federale, si debba tenere conto della situazione finanziaria dei Cantoni e dei comuni.

In base alle diverse domande di soccorso che entrano in considerazione, abbiamo stabilito come segue l'importo dei crediti che dovrebbero essere messi a disposizione:

1. *Ferrovie del Giura*. Dal credito di 125 milioni di franchi previsto nel primo capo della legge, una somma di 3 milioni e mezzo di franchi è stata stanziata per il rinnovamento tecnico di queste ferrovie. La soluzione tecnica prevista per queste linee, in gran parte ancora esercitate con locomotive a vapore, è l'elettrificazione. Per la linea a scartamento normale Saignelégier-Glovelier, fortemente deficitaria, è inoltre stata studiata la possibilità di sostituire l'esercizio ferroviario con un servizio d'automobili; questo servizio è anzi già stato introdotto a titolo di prova, anche perchè l'esercizio ferroviario non poteva essere oltre mantenuto per ragioni di sicurezza. Tuttavia la popolazione insiste che si esamini la possibilità di mantenere l'esercizio ferroviario. Le spese di costruzione dipendono dal sistema di trazione che sarebbe scelto; esse sarebbero di 14 o di 16 milioni di franchi. La popolazione deve in ogni modo potersi pronunciare sulla struttura che deve essere data ai trasporti pubblici. Non si può tuttavia pretendere di far sopportare alla Confederazione le conseguenze finanziarie di mezzi di trasporto troppo costosi per il modesto traffico al quale sono destinati. In considerazione delle scarse risorse finanziarie dei comuni interessati, l'importo del sussidio federale previsto in un primo tempo dovrebbe essere almeno raddoppiato.

2. *Imprese di trasporto della regione di Locarno*. Per queste imprese era in un primo tempo stato previsto un sussidio di 1.300.000 franchi, il quale avrebbe dovuto essere prelevato dai crediti disponibili. In seguito il programma tecnico è stato aggiornato e modificato, cosicchè l'importo definitivo necessario per l'attuazione delle innovazioni tecniche è di 4 milioni di franchi, mentre il risanamento finanziario esige da solo 1.450.000 franchi. Nel miglioramento tecnico è compreso, oltre il rinnovamento degli impianti ferroviari e del materiale rotabile, l'acquisto di battelli e la costruzione di un cantiere navale per la navigazione sul Lago Maggiore. Siffatta misura assume una certa importanza anchè nel campo della politica internazionale; ciò vale anche per il rinnovamento della linea delle Centovalli, che assicura il traffico di transito tra la Svizzera occidentale e il Ticino. Pur tenendo conto dei previsti sussidi federali e cantonali, come pure delle risorse della società, per il risanamento di questa ferrovia manca ancora una somma di circa un milione di franchi. Qualora le autorità italiane fossero in grado di fornire la loro parte dei mezzi necessari all'acquisto di materiale rotabile nuovo per la tratta italiana della ferrovia delle Centovalli, occorrerebbe ancora aumentare di 1.100.000 franchi i fondi per il rinnovamento. Il programma non potrebbe in ogni modo essere attuato senza un aumento dei sussidi della Confederazione.

3. *Ferrovie Langenthal-Giura e Langenthal-Melchnau*. I fondi necessari al risanamento di queste imprese sono di 2.350.000 franchi; la parte a carico della Confederazione era stata fissata a 100.000 fran-

chi. Con la sua memoria dell' 11 luglio 1947, il Cantone di Berna domanda un notevole aumento di questo contributo. Dette ferrovie resteranno deficitarie anche dopo il rinnovamento dei loro impianti. Il Cantone di Berna e i comuni interessati dovranno quindi prendere a loro carico siffatti disavanzi d'esercizio; essi dovranno parimente provvedere con i soli loro mezzi al risanamento finanziario. Si giustificherebbe perciò una maggiore partecipazione della Confederazione alle spese di ricostruzione.

4. *Ferrovia della riva destra del lago di Thun.* Se si tiene conto dei fondi disponibili dell'impresa, la quale prevede l'introduzione di filobus, l'importo non coperto necessario per eseguire questa trasformazione è di 3.200.000 franchi. Il contributo previsto della Confederazione, di 200.000 franchi, è insufficiente per l'attuazione del progetto. La trasformazione è in particolare necessaria se si vuole risanare la situazione dei trasporti su strada della riva destra del lago di Thun; la Confederazione, considerata la loro importanza per il turismo, non potrebbe disinteressarsene. Essa non può perciò fare a meno, secondo il nostro modo di vedere, di aumentare il proprio sussidio.

5. *Ferrovia Soletta-Zollikofen-Berna.* I fondi necessari al risanamento di questa ferrovia ascendono a 3 milioni di franchi. Nella sua domanda dell' 11 luglio 1947, il Cantone di Berna domandava che il sussidio federale fosse portato da 300.000 a 1.500.000 franchi. Se si considera che contribuiranno al risanamento due Cantoni e che la compagnia dispone anche di fondi propri, le rivendicazioni del Cantone di Berna sembrano esagerate. L'importanza di questa ferrovia per l'economia della regione di cui si tratta giustifica tuttavia un adeguato aumento del sussidio federale.

6. *Ferrovia Stansstad-Engelberg.* Sono stati allestiti parecchi piani di ricostruzione di questa ferrovia. Una conferenza delle autorità e dei rappresentanti dei circoli interessati approvò, il 23 agosto 1945, un progetto la cui attuazione costerebbe oggi 12 milioni di franchi. Se si deducono i fondi disponibili della compagnia e si mette in conto il costo dei lavori di rinnovamento già eseguiti, l'importo delle spese di costruzione ancora scoperto è di 11 milioni di franchi. I Cantoni di Untervaldo Sopraselva e Sottoselva e i loro comuni, i quali non dispongono di grandi risorse finanziarie, non potrebbero naturalmente por mano all'esecuzione di siffatto progetto, se la Confederazione mantenesse il suo contributo a 1 milione di franchi.

7. *Ferrovia di Waldenburg.* Le spese di elettrificazione di questa linea erano state calcolate a 3 milioni di franchi. Tenuto conto dei crediti ancora disponibili, era previsto un sussidio federale di 300.000 franchi. Il Cantone di Basilea Campagna e i comuni interessati non sono in grado di fornire i fondi che mancano.

8. *Ferrovia San Gallo-Speicher-Trogen*. Tenuto conto delle disponibilità di questa ferrovia, l'importo di risanamento non coperto è di 1.820.000 franchi. Il contributo federale previsto, di 100.000 franchi è assolutamente inadeguato. L'importanza di questa ferrovia su strada è tuttavia puramente locale; gran parte delle spese di rinnovamento andranno perciò a carico dei Cantoni e dei comuni interessati.

9. *Ferrovia Aigle-Ollon-Monthey-Champéry*. Le spese di sostituzione dell'esercizio ferroviario della linea Aigle-Monthey con un servizio automobilistico erano valutate a 2.200.000 franchi. In considerazione del piccolo numero di comuni interessati, sarebbe bene, per non gravarli eccessivamente, che il sussidio federale previsto, di 700.000 franchi, fosse aumentato. I Cantoni di Vaud e del Vallese hanno domandato un sussidio federale del 50 per cento delle spese di costruzione; oltre la loro parte di spese per la trasformazione dell'esercizio ferroviario, essi dovranno sopportare quelle derivanti dalla sistemazione della strada, ciò che giustifica un maggiore aiuto della Confederazione.

10. *Ferrovie Aarau-Schöttland e del Wynental*. L'ammodernamento e la riunione tecnica di queste imprese, le quali dovrebbero inoltre procedere alla fusione giuridica nell'ambito delle misure concernenti il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie, costerebbero 2.950.000 franchi. Il sussidio federale previsto, di 600.000 franchi, deve essere considerato insufficiente. Tenuto conto del fatto che lo scarso rendimento di queste ferrovie non permette di conceder loro i prestiti previsti nell'articolo 14 della legge, l'aiuto federale dovrebbe essere aumentato in misura adeguata.

11. *Impianti di sicurezza*. Risulta dagli studi finora fatti e intesi a stabilire l'importo delle spese necessarie per munire di posti di blocco le linee private con frequenza superiore a 50 treni al giorno, che dette spese sarebbero di 7 milioni di franchi circa. Data la grande importanza di siffatti posti di blocco per la sicurezza del traffico, un contributo federale del 30 per cento a queste spese può essere considerato adeguato e sufficiente.

Se si tiene conto dell'aumento dei prezzi manifestatosi dopo l'allestimento dei preventivi per i progetti tecnici sopra indicati, le spese complessive di costruzione sono di circa 58 milioni di franchi, di cui solo 8.100.000 sono coperti dai crediti ancora disponibili del soccorso alle ferrovie private. Deve essere ritenuto escluso che questi progetti di rinnovamento possano essere eseguiti con contributi federali così modesti. D'altra parte, nel presente caso non potrebbe fare stato la norma finora generalmente applicata nelle operazioni di risanamento effettuate in virtù della legge concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie, norma che prevede l'assunzione di metà delle spese da parte della Confederazione. Risulta dai nostri calcoli che per eseguire i progetti di cui si tratta bisognerebbe poter disporre di un *credito sup-*

pletivo di 15 milioni di franchi. Il credito disponibile raggiungerebbe in tal modo 23.100.000 franchi, cioè il 40 per cento delle spese complessive di costruzione.

Siffatto credito suppletivo permetterebbe di conseguire lo scopo cui mirava la legge del 6 aprile 1939 concernente il soccorso alle imprese private ferroviarie e di portare a termine l'opera di soccorso a favore di queste ferrovie. Nuove domande di crediti da parte di queste ultime potrebbero in tal modo essere prese in considerazione soltanto dopo l'elaborazione di nuove basi giuridiche.

Progetti di sostituzione di ferrovie con servizi di trasporti su strada.

Secondo gli accertamenti fatti, progetti di questa natura (esercizio con automobili o con filovia), devono essere studiati per le seguenti ferrovie private:

1. *Ferrovia dell'Oberland zurighese* (Wetzikon-Meilen, Uster-Oetwil, tratta Uerikon-Hinwil della ferrovia Uerikon-Bauma). Il sussidio cantonale per la sostituzione di queste ferrovie con un servizio automobilistico è già stato approvato nella votazione popolare del 26 maggio 1946. Le spese d'introduzione di siffatto servizio erano state valutate a 2.600.000 franchi, di cui 2.400.000 furono assunti dal Cantone di Zurigo e dai comuni interessati; a carico della Confederazione era stato previsto un contributo di 200.000 franchi. Questo progetto è già stato discusso nel messaggio del 15 luglio 1947 concernente l'abrogazione della concessione della ferrovia Uerikon-Bauma e l'acquisto del tronco Hinwil-Bäretswil-Bauma da parte della Confederazione (FF 1947, ed. franc., II, 581). Nelle deliberazioni delle commissioni parlamentari, si mise in rilievo che l'aiuto federale previsto a favore del servizio di sostituzione di una ferrovia potrebbe essere concesso solo in base ad una aggiunta alla legge.
2. La sostituzione dell'esercizio ferroviario della *linea della riva destra del lago di Thun* con una filovia è stata decisa dall'assemblea generale di questa compagnia.
3. Per quanto concerne la ferrovia *Aigle-Ollon-Monthey-Champéry*, è prevista la sostituzione della linea trasversale Aigle-Monthey.
4. Qualora non fosse possibile finanziare il risanamento delle *ferrovie del Giura bernese*, di *Langenthal-Giura* e di *Langenthal-Melchnau*, si dovrebbe, in considerazione dell'importanza di queste ferrovie per le regioni interessate, introdurre un servizio di sostituzione. Per quanto riguarda le *ferrovie del Giura bernese*, l'assemblea generale ha deciso di rinunciare al trasporto di viaggiatori sulla linea Saignelégier-Glovelier e di eseguire questo trasporto con automobili; esso è stato introdotto il 9 maggio 1948, a titolo di prova.

5. *Ferrovia San Gallo-Speicher-Trogen*. Sebbene le perizie tecniche concernenti questa ferrovia si pronuncino a favore del mantenimento dell'esercizio ferroviario, non è escluso che si introduca un servizio di filovia; è infatti possibile che siffatta sostituzione s'imponga per delle considerazioni d'esercizio e di circolazione stradale in seguito alla sostituzione delle tranvie di San Gallo con un esercizio filoviario.

V

IL DISEGNO DI LEGGE ·

Titolo e preambolo.

Il disegno è un complemento alla legge concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e, come questa legge, si fonda sugli articoli 23 e 26 della Costituzione federale.

Art. 1.

Viste le considerazioni esposte nei capi da I a IV qui sopra, noi proponiamo la concessione di un credito complementare di 15 milioni di franchi, credito che deve parimente permettere la sostituzione delle ferrovie ooperate con servizi di trasporti stradali. Come è detto al capo I, i crediti stanziati dalla legge concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie dovevano contribuire a combattere la crisi e la disoccupazione che si temeva dovesse manifestarsi nel dopoguerra. Ma la situazione economica si sviluppò in senso favorevole, contrariamente a tutte le previsioni. Oggi, la prosperità degli ultimi anni volge purtroppo alla fine; in certi rami dell'economia diventa anzi sempre più difficile mantenere l'attuale grado d'impiego. La Confederazione deve perciò poter stabilire essa stessa il momento in cui le imprese ferroviarie potranno fare le loro ordinazioni per il rinnovamento e il miglioramento degli impianti e del materiale rotabile, per quanto le ordinazioni dipendano dall'aiuto federale. I sussidi federali possono in tal modo diventare uno strumento atto a mantenere il grado d'impiego senza pregiudizio per le imprese assistite. Il differimento di aggiudicazioni o di ordinazioni per considerazioni concernenti la creazione futura di occasioni di lavoro dovrà tuttavia essere subordinato alla necessità e all'urgenza delle misure intese a garantire la sicurezza dell'esercizio.

Art. 2.

La legge concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie è entrata in vigore il 1° novembre 1939. Il termine fissato nell'articolo 15, secondo capoverso, spira nel 1949. Poichè è impossibile portare a termine l'opera di soccorso, con il suo complemento, nello

spazio di tempo stabilito dalla legge del 6 aprile 1939, proponiamo che il termine di cui si tratta sia prorogato.

Art. 3.

I caratteri distintivi dei servizi pubblici di trasporto, come le ferrovie a beneficio di una concessione, sono in particolare l'obbligo di garantire l'esercizio, quello di fissare e rispettare l'orario, e infine quello di applicare le tariffe pubblicate. Di massima, i servizi di trasporti su strada che dovessero eventualmente sostituire una ferrovia sono soggetti agli stessi obblighi. Questi sono precisati, se non sono già previsti nella concessione, nell'accordo concernente il soccorso ricevuto. Evidentemente va tenuto conto delle particolarità di un'impresa di trasporti su strada. L'impresa che si sostituisce alla ferrovia deve tuttavia soddisfare alle esigenze del traffico pubblico.

Allo scopo di poter scegliere la soluzione più adeguata e più economica, deve parimente essere prevista la possibilità di concedere sussidi per la sostituzione di semplici tratte di linea con dei servizi di trasporti su strada; d'altra parte, se si vuole applicare la norma fondamentale contenuta nell'articolo 12 della legge concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie, questi aiuti federali devono favorire anche la riunione di più imprese ferroviarie in un'unica impresa di trasporti su strada.

Art. 4.

Conformemente alla giurisprudenza costante, le concessioni ferroviarie sono atti che emanano dalla sovranità dello Stato. L'autorizzazione di costruire e d'esercitare una linea può essere ritirata in qualsiasi momento, se l'interesse pubblico lo esige. Ciò nonostante, i diritti che la concessione riserva all'impresa devono essere considerati diritti acquisiti che non potrebbero esserle tolti prima dello spirare della concessione, eccetto che si tratti del caso di estinzione previsto dall'articolo 28 della legge del 23 dicembre 1872 su la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate sul territorio della Confederazione svizzera. Per prevenire le domande d'indennità che potrebbero essere presentate al momento del ritiro della concessione, l'aiuto è stato subordinato all'obbligo di rinunciare alla concessione ferroviaria.

Può tuttavia accadere che siffatta rinuncia leda gli interessi dei creditori, in particolare dei creditori di prestiti contratti dalla ferrovia; infatti, rinunciando alla concessione, l'impresa rinuncia in pari tempo al suo scopo sociale, cosicchè possono manifestarsi cambiamenti, dovuti sia alla modificazione degli statuti, sia alla liquidazione dell'impresa, cambiamenti che potrebbero pregiudicare la situazione dei creditori.

Secondo l'articolo 11 della legge federale concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la li-

quidazione forzata di queste imprese, i creditori pignorati non possono intralciare l'esercizio dell'impresa; essi non possono neppure opporsi a dei cambiamenti apportati alla proprietà fondiaria o al materiale. Essi possono invece opporsi all'alienazione dell'impresa o di parti della stessa, alla vendita di fondi o del materiale d'esercizio e alla fusione con altre imprese, qualora fosse con ciò posta in pericolo la sicurezza del loro credito. Siffatta limitazione dei diritti dei creditori è stata prevista per favorire il mantenimento dell'esercizio ferroviario. Essa perde tuttavia la sua ragione d'essere a contare dal momento in cui non si tratta più di mantenere l'esercizio della ferrovia, bensì di sospenderlo in seguito alla sua sostituzione con un servizio di trasporti su strada. Si deve quindi ammettere che i diritti dei creditori pignorati non sono più limitati quando si tratta di sospendere l'esercizio di una ferrovia; essi potrebbero in siffatte circostanze opporsi a una decisione della compagnia concernente il ritiro della concessione. Tuttavia, per eliminare fin dal principio qualsiasi possibilità di dubbio, il *secondo capoverso* prevede che il soccorso della Confederazione può essere concesso soltanto se i creditori che non dispongono di garanzie sufficienti approvano la decisione della compagnia di domandare il ritiro della concessione. Ciò vale innanzitutto per i creditori di prestiti in obbligazioni garantiti da pegno. Anche questa classe di creditori ha prestato i suoi capitali in seguito all'obbligo assunto dalla compagnia di mantenere l'esercizio, obbligo cui è vincolata la concessione. Se la Confederazione, a richiesta dell'impresa, intende ritirare la concessione prima del suo spirare, essi devono potersi sentire protetti grazie all'impegno assunto dalla compagnia di domandare il loro consenso prima di rinunciare alla concessione. Si esclude con ciò la possibilità che la Confederazione sia tenuta a risarcire i creditori di cui si tratta delle perdite che dovessero derivare dal ritiro prematuro della concessione.

Art. da 5 a 7.

Poichè le imprese ferroviarie esigono molto dal loro personale, questo fruisce nella legislazione di una speciale protezione. Siffatta protezione si manifesta non solo nella durata del lavoro (legge del 6 marzo 1920 sulla durata del lavoro nell'esercizio delle strade ferrate e nelle altre imprese di trasporto e di comunicazione, RU 36, 827), ma anche nell'obbligo dell'impresa, previsto nelle concessioni, di fondare istituzioni di previdenza. Le casse pensioni e di soccorso delle imprese ferroviarie sono disciplinate dalla legge del 28 giugno 1889 (RU 11, 265) e sorvegliate direttamente dalla Confederazione. La legge esige che in caso di mutamento dell'esercizio, gli interessi del personale ferroviario siano tutelati.

Nonostante la sospensione dell'esercizio ferroviario, gl'impiegati ferroviari devono poter conservare entro i limiti del possibile il loro

posto, a condizione naturalmente che siano ancora idonei al lavoro e qualificati. Non devono in ogni modo essere licenziate persone capaci, che potrebbero essere formate per il loro impiego nei servizi del nuovo esercizio. Siffatto risultato può essere ottenuto mediante speciali clausole inserite sia nella convenzione concernente il soccorso concesso, sia nella concessione rilasciata all'impresa di trasporti su strada.

L'impiego del personale ferroviario nei servizi di trasporti su strada implica tuttavia certe difficoltà. Noi pensiamo specialmente al personale della trazione che dovrà essere istruito come conducente di autobus o di filobus; l'articolo 34, secondo capoverso, del regolamento d'esecuzione del 25 novembre 1932 (RU 48, 765) della legge federale sulla circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi prevede infatti che il candidato deve provare, per condurre un omnibus automobile pesante (torpedone), di avere condotto un autocarro pesante durante un anno senza incorrere in contravvenzione. Già la sostituzione, nel 1937, di una linea tranviaria a Losanna con una filovia non sarebbe stata possibile, se non avessimo emanato, in data 10 settembre 1937, un decreto, il quale prevedeva, in deroga al regolamento sopra citato, prescrizioni meno severe per l'istruzione dei conduttori tranviari destinati a divenire conducenti di trolleybus. Siffatto speciale disciplinamento, applicabile in un primo tempo solo alle filovie di Losanna, fu poi esteso, con nuove facilitazioni, mediante decreto del Consiglio federale del 6 settembre 1938, a tutti i casi in cui dei conduttori tranviari sono istruiti come conducenti di filobus. Questo disciplinamento speciale ha dato buona prova (*art. 5*).

Non tutti gli impiegati ferroviari possono tuttavia essere istruiti e destinati ad altre funzioni; certi impiegati non potrebbero inoltre essere impiegati in un servizio di autotrasporti per altre considerazioni. Se questi impiegati sono ancora idonei al lavoro e non trovano un'occupazione corrispondente alle loro capacità e al loro guadagno precedente, essi dovranno essere adeguatamente risarciti dall'impresa ferroviaria. Se esiste una cassa pensioni, l'indennità dovrà corrispondere alle prestazioni che il regolamento della cassa prevede in caso di congedo senza colpa dell'interessato. In mancanza di un'istituzione di previdenza a favore del personale o di disponibilità sufficienti dell'impresa, spetta ai Cantoni provvedere al versamento delle indennità, facendo capo, se necessario, ai comuni interessati nella nuova impresa. Con riserva dell'obbligo di riassumere il personale ferroviario idoneo, nessun altro onere estraneo alla nuova impresa può essere imposto a quest'ultima, poichè l'istituzione del nuovo esercizio sarà stata possibile solo grazie al concorso di enti pubblici; non è d'altra parte escluso che, sopra tutto all'inizio, i Cantoni e i comuni debbano essere tenuti a garantire la copertura di eventuali disavanzi d'esercizio (*art. 6*).

In virtù dell'articolo 7 della legge sulle casse pensioni e di soccorso, spetta al Consiglio federale tutelare gli interessi degli assicurati, sia in caso di liquidazione di una compagnia ferroviaria, sia in caso di assunzione degli obblighi derivanti da un'istituzione di previdenza da parte di una nuova impresa. Esso deve quindi poter costringere l'impresa che sostituisce una ferrovia a mantenere in attività le istituzioni di previdenza esistenti e a pagare i contributi a carico del datore di lavoro previsti nei regolamenti o negli statuti di dette istituzioni. Le esperienze finora fatte provano che in questi casi dev'essere lasciata la possibilità alle istituzioni di previdenza esistenti di affiliarsi ad altre istituzioni che presentino le necessarie garanzie, nell'interesse degli assicurati e per conseguire una migliore compensazione dei rischi (art. 7).

Art. 8.

Le concessioni impongono alle ferrovie obblighi ed oneri concernenti il traffico ben determinati. Esse non possono per esempio sospendere l'esercizio a loro piacimento (art. 21 della legge su la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate sul territorio della Confederazione Svizzera). Le imprese ferroviarie sostituite da un servizio di trasporti su strada non devono essere svincolate dall'obbligo di esercitare la loro attività che nel momento in cui il nuovo servizio è in grado di esercitare la propria; la continuità del servizio pubblico deve infatti essere garantita. Solo a contare dal momento in cui il nuovo servizio avrà iniziato la propria attività, il Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie deciderà, d'intesa con i Cantoni interessati, la sospensione dell'esercizio.

Il consenso dei Cantoni è richiesto unicamente per la fissazione dell'epoca in cui l'esercizio deve essere sospeso. Sul principio della sostituzione essi si sono infatti già pronunciati approvando la convenzione relativa al soccorso concesso poichè, senza il loro consenso e il loro concorso finanziario, la trasformazione dell'esercizio non sarebbe possibile. Dopo che i Cantoni hanno approvato la trasformazione e hanno inoltre fornito la loro parte di capitali, più nessuna difficoltà si oppone alla fissazione dell'epoca in cui dovrà essere sospeso l'esercizio.

La popolazione della regione percorsa dalla linea ferroviaria ha diritto d'essere informata in tempo utile della cessazione dell'esercizio ferroviario e della sua sostituzione con un altro servizio di trasporti.

Art. 9.

Le concessioni per l'esercizio di ferrovie che occupano con i loro impianti la pubblica via contengono sempre una riserva formale a favore del diritto cantonale. Siffatto diritto cantonale è riservato.

Art. 10.

L'articolo 4 del disegno di legge subordina la concessione di soccorsi per la sostituzione di una ferrovia con un servizio di trasporti su

strada alla condizione che i creditori obbligazionisti diano il loro consenso alla domanda di ritiro della concessione. Questi creditori hanno infatti la possibilità di prendere misure per la tutela dei loro interessi prima che l'esercizio sia sospeso e prima del ritiro della concessione.

Se la compagnia ferroviaria decide lo scioglimento in virtù delle disposizioni del Codice delle obbligazioni, i creditori di prestiti possono sempre, in base al primo capoverso, esigere la liquidazione forzata del patrimonio dell'impresa conformemente alle disposizioni della legge federale del 25 settembre 1917 concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese (RU 34, 22). Secondo questa legge, l'esercizio di una ferrovia non può essere intralciato dai creditori pignorati nè in caso di costituzione di pegno nè in caso di liquidazione forzata. A contare dal momento della sospensione dell'esercizio ferroviario, le disposizioni di detta legge non sono perciò più applicabili senza determinate riserve.

L'articolo 10 della legge concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie prevede che dalla data della presentazione della domanda di un'impresa per la partecipazione al suo risanamento finanziario a quella della decisione a ciò relativa del Consiglio federale, come pure durante cinque anni dal giorno in cui è stata decisa la partecipazione della Confederazione, la liquidazione forzata dell'impresa non può essere ordinata che col consenso del Consiglio federale. Secondo l'articolo 1, terzo capoverso, del disegno di legge, questa disposizione sarebbe applicabile anche ai soccorsi concessi per sostituire l'esercizio di ferrovie private con dei servizi di trasporti su strada. Scopo di siffatta disposizione è unicamente quello di mantenere in esercizio la *ferrovia*; perciò essa diventa superflua nei casi in cui si tratta di sospendere l'esercizio ferroviario e costituisce un ostacolo alla tutela dei diritti dei creditori. La liquidazione forzata deve perciò poter essere ordinata in qualsiasi tempo, anche senza il consenso del Consiglio federale, a contare dal giorno in cui l'estinzione della concessione è stata resa pubblica.

Per semplificare la procedura di liquidazione forzata, il *secondo capoverso* prevede che spetta al Tribunale federale assegnarne l'esecuzione all'ufficio dei fallimenti della sede dell'impresa o a un amministratore speciale del fallimento, designato da detto Tribunale, il quale impartisce le necessarie istruzioni. Conformemente alle disposizioni della legge federale sulla esecuzione e sul fallimento, gli oggetti compresi nella massa possono essere realizzati soltanto separatamente come beni mobili o immobili, ma non come un tutto. La somma ricavata deve invece essere ripartita secondo le disposizioni della legge concernente la costituzione di pegni sulle imprese di strade ferrate e di navigazione e la liquidazione forzata di queste imprese, per il fatto che la legge assegna i creditori a determinate classi.

Semplificazioni della procedura s'impongono parimente per la conclusione di un concordato in virtù dell'articolo 51 e seguenti della legge sopra indicata. Conformemente al *terzo capoverso*, il Tribunale federale è autorizzato ad emanare disposizioni atte a semplificare la procedura concordataria. Anche il beneficio della proroga straordinaria, previsto nell'articolo 78 e seguenti della legge sulla liquidazione forzata delle imprese ferroviarie per garantire il mantenimento in esercizio delle imprese ferroviarie, non è più giustificato quando l'esercizio è sospeso. Esso non è perciò più preso in considerazione nel *quarto capoverso*.

Ci pregiamo proporvi d'approvare il disegno di legge qui allegato, e vi preghiamo di gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

Berna, 25 gennaio 1949.

In nome del Consiglio federale svizzero,

Il Presidente della Confederazione:

E. Nobs.

Il Cancelliere della Confederazione:

Leimgruber.

Messaggio del Consiglio Federale all'Assemblea federale relativo ad un disegno di legge che completa quella del 6 aprile 1939 concernente il soccorso a favore delle imprese private ferroviarie e di navigazione (Del 25 gennaio 1949)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5581
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.03.1949
Date	
Data	
Seite	185-203
Page	
Pagina	
Ref. No	10 151 748

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.