

(N. 58)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti  
(CORBELLINI)

di concerto col Ministro dell'Interno  
(SCELBA)

col Ministro del Tesoro  
(PELLA)

e col Ministro delle Finanze  
(VANONI)

NELLA SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1948

Riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata.

ONOREVOLI SENATORI — Il decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346, che regola l'intervento statale nella spesa occorrente per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata, nella sua pratica applicazione ha dato luogo a molte critiche e si è appalesato inefficace.

Invero, date le particolari caratteristiche delle concessioni ferroviarie, per cui gli impianti fissi in temporaneo possesso dei concessionari sono riversibili allo Stato alla fine della concessione e costituiscono quindi beni potenzialmente demaniali, viene a mancare nei concessionari l'interesse ad assumere, sia pure

in parte, a proprio carico l'onere delle riparazioni, specie nei casi in cui, per la vastità dei danni e la conseguente elevata spesa occorrente per il ripristino, è da escludere la possibilità di rivalsa sui prodotti conseguibili durante la residua durata della concessione che in molti casi è ormai di breve tempo. E poichè i concorsi che vengono ora concessi e che corrispondono ad una quota parte della spesa ammessa per la ricostruzione debbono essere rimborsati senza interessi in un certo numero di annualità, e per la maggiore spesa occorrente rispetto al concorso ottenuto dallo Stato i concessionari debbono ricorrere ad altri finanziamenti, sia pure garantiti quando

possibile dallo Stato e con un modesto concorso nel pagamento degli interessi, i concessionari stessi vengono necessariamente a trovarsi in una gravissima situazione debitoria, e precisamente nella situazione prevista dall'articolo 2446 del Codice Civile che li obbligherebbe a mettersi in liquidazione.

Per quanto riguarda il materiale rotabile e di esercizio, che di regola è di proprietà del concessionario e ricade quindi nella sfera patrimoniale di esso, restando di proprietà del concessionario stesso anche al termine della concessione, il decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346, prevede il passaggio in proprietà dello Stato di un certo numero di unità di materiale rotabile, di valore corrispondente alla misura del concorso concesso per il ripristino. Il materiale rotabile in effetto è immobile per destinazione e quindi fa parte integrante dei mezzi strumentali necessari alle aziende. Appare dunque equo che per la ricostruzione del materiale rotabile e di esercizio l'intervento dello Stato venga considerato alla stregua di quello ammesso in taluni casi per altri beni, accordando un contributo a fondo perduto nella spesa occorrente per la riparazione e l'acquisto di materiale nuovo in sostituzione di quello andato distrutto.

Ciò premesso, è indispensabile che l'intera materia della riattivazione dei servizi pubblici di trasporto concessi alla industria privata venga disciplinata *ex novo* e si è perciò predisposto l'unito disegno di legge nel quale, tra l'altro, viene stabilita l'abrogazione del decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346.

Si chiariscono qui di seguito i punti fondamentali del disegno anzidetto:

1) Agli articoli 1 e 2 si stabilisce che i concorsi dello Stato per il ripristino delle ferrovie pubbliche in regime di concessione possono raggiungere l'importo totale della spesa occorrente per la riparazione e ricostruzione delle opere ed impianti fissi gratuitamente reversibili allo Stato alla fine della concessione; mentre per la riparazione del materiale rotabile e di esercizio di proprietà dei concessionari e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e di esercizio in sostituzione di quello

andato perduto o distrutto potrà essere concesso un concorso fino al 50% della spesa prevista. Si è ritenuto equo maggiorare lievemente la misura massima del 45% ammessa in casi analoghi, in considerazione del fatto che l'immissione in servizio di nuovo materiale rotabile, che sarà necessariamente di tipo moderno e meglio adeguato alle esigenze dei traffici e delle condizioni tecniche d'impianto delle linee, si traduce indubbiamente in un vantaggio per lo Stato, sia per il miglioramento dei bilanci di esercizio (minori spese di trazione e incremento di prodotti) sia nei riguardi della economia dei trasporti nel quadro più vasto della economia nazionale.

Quando il materiale rotabile sia di proprietà dello Stato e l'Amministrazione governativa non intenda provvedere direttamente alla riparazione ed alla sostituzione, al concessionario, preventivamente autorizzato a provvedere, sarà accordato un concorso sino all'importo totale della spesa necessaria.

2) Nell'articolo 3 sono state considerate anche le linee di trasporto in servizio urbano esecitate da aziende municipalizzate od in maggioranza di proprietà dei Comuni, alle quali con decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1406 è stato già esteso il finanziamento del concorso dello Stato.

3) L'articolo 4 stabilisce che il concorso dello Stato può essere accordato anche quando sia riconosciuta conveniente — nei riguardi tecnici, finanziari ed economici — la sostituzione integrale o parziale di una linea disastrata con altra di diverso tipo e sistema, sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato. Era prevalso prima il concetto che non dovesse estendersi il concorso dello Stato alle varianti radicali alla precedente consistenza degli impianti; ma sarebbe grave errore, dal punto di vista tecnico ed economico, il ripristino puro e semplice dei vecchi impianti e del vecchio materiale rotabile, senza introdurre i miglioramenti, gli ammodernamenti e le trasformazioni, anche radicali, riconosciute indispensabili affinchè le linee di trasporto possano rispondere più adeguatamente alle esigenze dei traffici ed ai più sani criteri di economia dell'esercizio. Occorre, ove è possibile e conve-

niente, adeguarsi sempre ai progressi della tecnica, e quindi, anche a prescindere dalla circostanza che non sempre le trasformazioni radicali danno luogo ad una maggiore spesa, si richama l'attenzione sul fatto che le trasformazioni stesse potranno essere decise solo quando il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato ne avranno riconosciuta la convenienza nei riguardi tecnici, finanziari ed economici.

4) L'articolo 5 stabilisce le norme per la revisione dei concorsi accordati, in dipendenza delle variazioni dei prezzi: la revisione sarà fatta anche nel corso dei lavori quando si verifichino modificazioni di prezzi che portino ad una variazione di oltre il 30 % nella spesa in base alla quale è stato determinato il concorso dello Stato.

5) L'articolo 8 prevede, tra l'altro, la possibilità di concedere acconti nella misura massima di un decimo sul concorso totale accordato, in caso di riconosciuta necessità e a giudizio insindacabile del Ministero dei Trasporti.

6) L'articolo 10 stabilisce le modalità per il conguaglio con i concorsi già accordati con i decreti legislativi luogotenenziali 15 ottobre 1944, n. 346, 12 aprile 1946, n. 361 e 12 dicembre 1947, n. 1406, e stabilisce altresì che i maggiori concorsi concessi in virtù della nuova legge saranno attribuiti, fino a concorrenza, alla estinzione anticipata delle anticipazioni bancarie eventualmente autorizzate ai sensi dell'articolo 7 del decreto legislativo 15 ottobre 1944, n. 346 e di cui al decreto legislativo 1º novembre 1944, n. 367.

7) In dipendenza dell'onere che si assume lo Stato per la ricostruzione delle linee di che trattasi, l'articolo 11 stabilisce, con decorrenza 1º gennaio 1950, una partecipazione *ex novo* dello Stato ai prodotti netti delle ferrovie concesse. L'ultimo comma dello stesso articolo stabilisce poi che le norme per l'applicazione della compartecipazione — le quali dovranno essere attentamente elaborate per evitare incertezze nella loro applicazione e possibilità di controversie — saranno stabilite con Decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri per i Trasporti e per il Tesoro.

8) Con l'articolo 15 — allo scopo di assicurare la possibilità di trasferire i materiali delle linee, per le quali sia stata decisa la chiusura o non se ne preveda la riattivazione a breve scadenza, sulle linee da rimettere subito in efficienza — si stabilisce che il Ministro dei Trasporti, di concerto con quello delle Finanze, può disporre la vendita dei materiali d'armamento e delle linee elettriche, degli impianti fissi e del macchinario, riversabili allo Stato al termine della concessione, salvo la regolazione, di concerto col Ministro del Tesoro, dei rapporti col concessionario; e che inoltre, per il materiale rotabile delle linee non più esercitato, si applicherà la disposizione di cui all'articolo 187, secondo comma, del Testo Unico 9 maggio 1912, n. 1447, che stabilisce che lo Stato, alla scadenza della concessione, ha il diritto di pretendere la cessione, mediante pagamento del giusto valore, del materiale rotabile e di esercizio di proprietà del concessionario.

9) Con l'articolo 16 si intende provvedere alla organizzazione centrale e periferica necessaria per la rapida applicazione delle disposizioni contenute nella legge.

Il fabbisogno totale per la ricostruzione delle linee di trasporto concesse alla industria privata, comprese quelle urbane esercitate da aziende municipalizzate o in maggioranza di proprietà dei Comuni, si può valutare oggi in circa 40 miliardi; e poiché gli stanziamenti effettuati a tutto l'esercizio finanziario 1947-1948 per la ricostruzione di cui trattasi ammontano a L. 12.158.110.000, rimane un ulteriore fabbisogno di circa L. 28 miliardi, che potrebbe frazionarsi in un triennio, provvedendovi mediante stanziamenti annuali di bilancio o con leggi speciali secondo le possibilità finanziarie future dello Stato.

Onorevoli senatori,

Il disegno di legge che si presenta con questa relazione è diretto ad agevolare la riattivazione ed il rapido e razionale ripristino della normale efficienza dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata ed ha carattere di urgenza: si confida che non mancherà ad esso il vostro favorevole suffragio.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Per il ripristino delle ferrovie pubbliche in regime di concessione, distrutte o danneggiate per eventi bellici, possono essere accordati concorsi dello Stato sino all'importo totale della spesa prevista per la riparazione e ricostruzione delle opere ed impianti fissi gratuitamente riversibili allo Stato alla fine della concessione.

Le spese relative ai lavori e provviste già effettuati all'atto della presentazione della domanda di concorso statale saranno determinate in base ad esame, controllo e sindacato sui consuntivi delle spese stesse. Le spese relative alla custodia della linea e degli impianti, dalla data di sospensione dell'esercizio a quella effettiva o presunta della sua riattivazione, nell'importo ritenuto ammissibile, saranno contabilizzate nei preventivi delle spese inerenti alla ricostruzione; i sussidi integrativi di esercizio, eventualmente accordati per il titolo anzidetto in applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, saranno detratti dal preventivo ed a tali sussidi non sarà applicabile l'articolo 4 del decreto medesimo.

I concorsi sono accordati ai concessionari ed anche ai sub-concessionari o ad enti pubblici e privati che, in sostituzione dei concessionari e col consenso di questi, si assumano la esecuzione dei lavori.

## Art. 2.

Per la riparazione del materiale rotabile e d'esercizio di proprietà dei concessionari e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e d'esercizio in sostituzione di quello andato perduto o distrutto può essere concesso un concorso dello Stato sino al 50% della spesa prevista.

Quando il materiale rotabile sia di proprietà dello Stato e l'Amministrazione governativa non intenda provvedere direttamente alla riparazione ed alla sostituzione, al concessionario,

preventivamente autorizzato a provvedere, sarà accordato un concorso sino all'importo totale della spesa necessaria.

## Art. 3.

Per le tramvie extraurbane, per le linee di navigazione interna, per le filovie, per le funicolari aeree e terrestri in servizio extraurbano; per le tramvie, le filovie, le funicolari aeree e terrestri in servizio urbano e per le linee di navigazione in servizio urbano esercitate da aziende municipalizzate ed in maggioranza di proprietà del Comune, può essere accordato, per le riparazioni degli impianti fissi non riversibili allo Stato alla fine della concessione, un concorso nella misura massima del 50% della spesa prevista e, per la riparazione e sostituzione del materiale rotabile e di esercizio e dei natanti di proprietà dei concessionari, un concorso sino al 50% della spesa prevista.

Per le tramvie, le filovie, le funicolari aeree e terrestri in servizio urbano sono escluse dal concorso le spese che, per la riattivazione ed il ripristino di impianti e di materiale rotabile, le aziende municipalizzate od in maggioranza di proprietà del Comune abbiano sostenuto con mezzi propri o, comunque, riversandone il relativo onere alle Amministrazioni comunali da cui dipendono.

Per i natanti e gli impianti delle linee di navigazione interna, che siano di proprietà dello Stato, è applicabile il comma secondo del precedente articolo 2; per quelli gratuitamente riversibili allo Stato si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1.

## Art. 4.

Quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale o parziale della linea disastrata con altra di diverso tipo e sistema salvo, per la nuova concessione allo stesso concessionario, il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato in base alle norme vigenti in materia.

Il concorso dello Stato potrà, anche in tali casi, raggiungere l'importo totale della spesa occorrente per gli impianti fissi che saranno gratuitamente riversibili allo Stato alla fine della concessione e potrà raggiungere il 50% della spesa occorrente per il materiale rotabile.

#### Art. 5.

I concorsi accordati in base all'articolo 1, all'articolo 2, comma secondo, ed all'articolo 4 della presente legge, per gli impianti gratuitamente riversibili allo Stato, saranno assoggettati a revisione a lavori ultimati, se i costi della mano d'opera, dei materiali da costruzione, degli impianti fissi, del macchinario e del materiale rotabile, verificatisi nel corso dei lavori e delle provviste, applicati alle stesse quantità di lavori e provviste ammesse nei preventivi in base ai quali è stato determinato il concorso, portino in complesso ad un aumento o diminuzione superiore all'alea del 10% della spesa che è servita di base per la determinazione del concorso medesimo. A tal fine il concessionario, nel corso dei lavori, dovrà presentare, ogni bimestre, all'Ufficio governativo di vigilanza, la situazione dei lavori e provviste eseguiti in ciascun mese del bimestre, con i quantitativi ammessi nei preventivi.

I prezzi da applicare nel procedimento di revisione saranno, per ciascun mese: a) per la mano d'opera, quelli stabiliti dagli accordi interconfederali e di categoria per le zone nelle quali ricadono i lavori di ricostruzione; b) per i materiali, quelli praticati sulla piazza per lavori analoghi.

Nessun aumento di spesa potrà essere ammesso per lavori e provviste che, a giudizio del Ministro per i Trasporti, avrebbero potuto essere eseguiti e non siano stati invece eseguiti in relazione al tempo prescritto per l'ultimazione di tutti i lavori e di tutte le provviste ed alle eventuali proroghe debitamente autorizzate.

Qualora nel corso dei lavori si verificassero variazioni nel costo della mano d'opera e dei materiali anzidetti che portassero ad una variazione di oltre il 30% nella spesa in base alla quale è stato determinato il concorso dello

Stato, il Ministro per i Trasporti — per i lavori relativi ad opere, impianti fissi, macchinario e materiale rotabile di proprietà dello Stato non ancora iniziati — procederà alla revisione della corrispondente quota di concorso, applicando i prezzi aggiornati alle stesse quantità ammesse per i lavori medesimi nei preventivi originari. Quando la nuova quota di concorso risultasse inferiore a quella originariamente concessa per i lavori anzidetti, gli ammontari delle quote di concorso liquidabili, per i lavori medesimi, in base ai certificati di avanzamento, saranno ridotti, salvo conguaglio finale, nella stessa misura percentuale determinata per il concorso originariamente concesso.

Per gli eventuali procedimenti di revisione di cui al comma precedente, saranno seguite le stesse norme come sopra stabilite per la revisione finale.

#### Art. 6.

La concessione dei concorsi previsti dalla presente legge esclude il diritto dei concessionari a qualsiasi compenso eventualmente spettante a titolo di risarcimento dei danni di guerra.

I decreti dei Ministri dei Trasporti e del Tesoro coi quali vengono accordati i concorsi, saranno comunicati al Ministero del Tesoro (Direzione generale dei danni di guerra) ed alle Intendenze di Finanza delle circoscrizioni in cui si trovano le linee cui si riferiscono i concorsi medesimi.

#### Art. 7.

Per la contabilità dei lavori di ricostruzione e per il conto di liquidazione totale dei lavori stessi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 213 del Testo Unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

#### Art. 8.

La liquidazione degli accordati concorsi sarà fatta a misura dell'esecuzione dei lavori o dell'approvvigionamento del materiale mobile in base a certificati di avanzamento da rila-

sciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della spesa prevista e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori.

Nel caso di riconosciuta necessità, a giudizio insindacabile del Ministro per i Trasporti, potranno essere concessi acconti sul concorso totale accordato per gli impianti e per il materiale mobile.

Gli acconti potranno essere accordati anche in pendenza dell'istruttoria per la determinazione del concorso, nella misura massima di un decimo dell'ammontare del concorso medesimo calcolato provvisoriamente sull'importo approssimativo della totale spesa presunta.

L'impiego degli acconti sarà controllato dai competenti uffici tecnici del Ministero dei Trasporti.

#### Art. 9.

Fino al 31 dicembre 1953 sono consentite le seguenti agevolazioni tributarie:

Le domande, i progetti, i verbali di accertamento, gli atti e contratti occorrenti per l'esecuzione dei lavori e delle provviste, gli statuti di avanzamento dei lavori, gli atti di liquidazione e di collaudo, i certificati di liquidazione dei concorsi, gli atti di cessione ed i relativi certificati di riconoscimento sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Ove tali atti debbano essere registrati, sarà dovuta la sola imposta fissa di registro, oltre i diritti e compensi spettanti agli Uffici del Registro.

#### Art. 10.

I concorsi dello Stato e le anticipazioni già accordati in applicazione dei decreti legislativi luogotenenziali 15 ottobre 1944, n. 346, 12 aprile 1946, n. 361 e 12 dicembre 1947, numero 1406 — saranno portati in detrazione dei concorsi assegnati in applicazione della presente legge.

I concorsi dello Stato eventualmente già accordati in più per materiale rotabile verranno ridotti nella misura prevista negli articoli 2

e 3 della presente legge e, se già pagati, l'eccedenza verrà detratta dalla spesa da prendersi a base per la determinazione totale dei concorsi dello Stato concedibili in applicazione della presente legge.

Qualora i concessionari abbiano usufruito delle anticipazioni bancarie previste dall'articolo 9 del decreto legislativo 15 ottobre 1944, n. 346 e di cui al decreto legislativo 1º novembre 1944, n. 367, i maggiori concorsi concessi in virtù della presente legge, rispetto alle precedenti disposizioni, saranno attribuiti, fino a concorrenza, alla estinzione anticipata delle anticipazioni stesse, tranne che gli Istituti finanziatori dichiarino di rinunciare al beneficio della garanzia sussidiaria statale e del contributo nel pagamento degli interessi, dal momento in cui la concessione del predetto maggiore concorso diventa operativa.

#### Art. 11.

Con decorrenza 1º gennaio 1950 lo Stato ha diritto di partecipare ai prodotti netti delle ferrovie concesse ogni qualvolta questi eccedano il 6% della parte tuttora esistente del capitale azionario approvato dal Governo quando sia concessionaria una Società anonima e negli altri casi del capitale investito nell'azienda ferroviaria, da riconoscersi dal Governo come equivalente a capitale azionario.

La partecipazione dello Stato sarà nella misura della metà della eccedenza.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per i Trasporti e per il Tesoro, saranno stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo.

#### Art. 12.

Con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge sono abrogati i decreti legislativi luogotenenziali 15 ottobre 1944, n. 346, 12 aprile 1946, n. 361 e 12 dicembre 1947, n. 1406.

Per l'applicazione delle disposizioni della presente legge è istituita presso il Ministero dei Trasporti una Commissione interministe-

riale cui sono anche demandate le attribuzioni di cui all'art. 7 del decreto legge luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 303 ed all'articolo 5 del regio decreto legge 26 agosto 1937, n. 1668.

### Art. 13.

La Commissione interministeriale di cui all'articolo precedente è costituita con decreto del Ministro per i Trasporti ed è presieduta dallo stesso Ministro o dal Sottosegretario di Stato per i Trasporti.

Di detta Commissione fanno parte:

il Direttore generale dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione che la presiederà in caso di assenza o di impedimento del Ministro e del Sottosegretario di Stato;

i due Ispettori generali superiori;

il Capo del Servizio lavori e costruzioni ed il Capo del Servizio affari economici e sindacato finanziario presso l'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione;

tre funzionari amministrativi e tre funzionari tecnici dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione;

due funzionari della Direzione generale del Tesoro ed uno della Ragioneria generale dello Stato designati dal Ministro del Tesoro.

Due funzionari dell'Ispettorato generale predetto eserciteranno le funzioni di segretari.

Il Ministro per i Trasporti può chiamare a far parte della Commissione due esperti in materia di costruzioni e di esercizio di linee di trasporto.

Per la validità delle adunanze occorre la presenza di almeno la metà dei membri oltre il Presidente il cui voto prevale in caso di parità.

### Art. 14.

La Commissione si pronunzia:

1) sulla concessione, sulla misura e sulla revisione dei concorsi di cui alla presente legge e sulla concessione degli acconti;

2) sulla indispensabilità della riattivazione, in tutto od in parte, delle ferrovie e degli altri servizi pubblici di trasporto di cui all'articolo 5 della presente legge, rimasti inattivi perché fortemente disastrati, segnalando quelli che potrebbero essere abbandonati definitivamente o per un tempo non breve e sostituiti con pubblici servizi di trasporto meno onerosi per spese di impianti e di esercizio;

3) sulla indispensabilità delle opere e provviste per la riattivazione delle linee e tronchi di linee di cui al precedente n. 2) o per la continuità e sicurezza dell'esercizio delle linee che si trovano in condizioni precarie a causa degli eventi bellici e vengano temporaneamente esercitate con speciali limitazioni e cautele;

4) sui progetti di ripristino o di ricostruzione;

5) sulle varianti agli impianti ed al materiale rotabile e sulle nuove opere e provviste in sostituzione di quelle disastrate, ritenute necessarie od opportune dal punto di vista tecnico e finanziario salvo, ove occorra, il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

6) sulla sostituzione integrale o parziale di una linea disastrata con altra di diverso tipo e sistema;

7) sulla precedenza delle opere e provviste da eseguire e sulle modalità ed i termini per l'esecuzione delle stesse opere e provviste;

8) sull'impiego dei fondi di rinnovo già costituiti;

9) sui provvedimenti di carattere tariffario e finanziario per le ferrovie pubbliche in regime di concessione e per gli altri servizi pubblici di trasporto di cui all'articolo 3 della presente legge;

10) su ogni altro provvedimento per il quale il Ministro per i Trasporti ritenga di sentirne il parere.

### Art. 15.

Per le ferrovie per le quali sia stata decisa la definitiva chiusura o non possa prevedersi la riattivazione a breve scadenza, il Ministro

per i Trasporti, di concerto con quello delle Finanze, può disporre la vendita dei materiali di armamento e delle linee elettriche, degli impianti fissi e dei macchinari, riversibili allo Stato al termine della concessione, salvo la regolazione di concerto col Ministero per il Tesoro, dei rapporti col concessionario.

Per il materiale rotabile delle ferrovie di cui al precedente comma si applica la disposizione di cui all'articolo 187, comma secondo, del Testo Unico 9 maggio 1942, n. 1447.

#### Art. 16.

Il Ministro per i Trasporti, di concerto col Ministro per il Tesoro, è autorizzato a provvedere alla organizzazione centrale e periferica necessaria per la rapida applicazione delle disposizioni contenute nella presente legge e per la vigilanza e sindacato sui lavori e le provviste in base alle norme di cui al regolamento 1º approvato con regio decreto 21 ottobre 1863, n. 1528 e all'articolo 14 del regolamento approvato con regio decreto 7 agosto 1909, numero 711.

A tal fine il Ministro per i Trasporti potrà disporre, di concerto con i Ministri competenti, il temporaneo comando, alle dipendenze dello Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione, di personale tecnico di altre Amministrazioni dello Stato, esperto in costruzioni ferroviarie o stradali, nonchè il trasferimento, d'intesa col Ministero per il Tesoro, previo parere favorevole della Commissione centrale per l'Avventiziatto, di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, di personale statale non di ruolo esperto nelle costruzioni anzidette.

Con provvedimenti interministeriali, da adottarsi dal Ministro per i Trasporti di concerto con i Ministri interessati e con quello del Tesoro, sarà determinato il limite numerico del personale occorrente per la organizzazione di cui trattasi e la ripartizione del limite stesso tra personale di ruolo da comandarsi e personale non di ruolo da trasferirsi.

L'onere relativo al personale di cui sopra farà carico al bilancio del Ministero per i Trasporti — Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione.

#### Art. 17.

Alla ferrovia funicolare Vesuviana, danneggiata dall'eruzione del marzo 1944, sono applicabili le disposizioni della presente legge.

#### Art. 18.

Ferme restando, per le aziende municipalizzate, le disposizioni del Testo Unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, e del relativo regolamento, il Ministro per i Trasporti, in relazione alle finalità della presente legge, esercita la vigilanza ed il sindacato su dette aziende e su quelle in maggioranza di proprietà dei Comuni, ammesse ai benefici previsti, secondo le norme del Testo Unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, numero 4417 e successive modificazioni ed aggiunte.

#### Art. 19.

Le aziende esercenti servizi pubblici di trasporto, fermo restando quanto disposto dall'articolo 197, comma ultimo, del Testo Unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono tenute ad applicare ai funzionari ed agenti dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei Trasporti in concessione lo stesso trattamento dalle medesime stabilito per i propri funzionari ed agenti, nei confronti delle facilitazioni di viaggio.

#### Art. 20.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.