

(N. 1065-A)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

---

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
E MARINA MERCANTILE)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro delle Finanze

e col Ministro di Grazia e Giustizia

NELLA SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1950

---

Comunicata alla Presidenza P 11 gennaio 1951

---

Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee  
di trasporto concesse all'industria privata.

---

ONOREVOLI SENATORI,

### 1. RELAZIONE GENERALE.

Le gravi condizioni tecniche ed economiche delle Aziende esercenti servizi pubblici di trasporto su rotaie, furono esaminate da tempo; nel discorso pronunziato nella seduta dell'8 luglio 1949, in occasione della discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti, il Ministro informava il Senato delle direttive già messe a punto per la risoluzione di tale problema; e diceva:

«... occorre dare alle ferrovie in concessione ed alle tranvie, la possibilità di riacquistare il proprio assetto economico, sconvolto più che turbato, e per le conseguenze della guerra e per la cessazione del loro monopolio originario dei trasporti nelle zone che esse erano destinate a servire da sole quando non esisteva la concorrenza automobilistica.

«Dai prodotti dell'esercizio esse non possono trarre quanto è necessario per eseguire i lavori di trasformazione e di potenziamento degli impianti. Allo stato attuale, sarebbe vano, per esse, il ricorso al capitale privato che non si lascerebbe attirare da aziende con bilanci sostanzialmente fallimentari.

«Conto, dopo il consenso del Consiglio dei Ministri, di poter sottoporre al Parlamento un provvedimento diretto a dare il modo alle aziende di pervenire, non ad un sollievo temporaneo, ma ad *un effettivo miglioramento delle condizioni tecniche di esercizio* che consenta loro di vivere di vita propria, o quanto meno con quelle sovvenzioni che erano state accordate in base agli originari piani finanziari in relazione alle effettive necessità allora valutate e che si dovrà pur vedere di adeguare in dipendenza della svalutazione della moneta e delle variate situazioni dei traffici e della economia delle zone servite.

«Si tratta, per quelle ferrovie e tramvie extraurbane per le quali si riconosca che sussistano tuttora per il loro mantenimento le esigenze di pubblico interesse per cui furono costruite, di metterle in grado di provvedere al loro potenziamento, ad esempio, con l'elettificazione o con la motorizzazione, ovvero provvedendo alla loro trasformazione in filovie»

E soggiungeva:

«L'intervento finanziario dello Stato sarà da prevedersi sotto forma di sovvenzioni e di contributi *sino a determinati limiti*; e, nei piani finanziari, saranno considerati i maggiori prodotti conseguibili con il nuovo esercizio potenziato, modernizzato o trasformato, per tutto il restante periodo della concessione».

A questi concetti generali si è ispirato il disegno di legge, già approvato in sede legislativa dalla nostra 7<sup>a</sup> Commissione permanente ed attualmente all'esame della Camera dei deputati, che disciplina i servizi di navigazione sui nostri grandi laghi, la cui prosecuzione è gravemente minacciata dalla fortissima passività di esercizio, in conseguenza del grande e rapido sviluppo che hanno preso, a tutto detrimento della navigazione, gli autoservizi di cornice che devono, ove si ritenga utile, costituire un tutto unico aziendale con quelli di navigazione lacuale (1).

Occorre ora di completare il programma di ammodernamento e di risanamento economico dei pubblici servizi di trasporto in tutto il campo delle aziende concessionarie di ferrovie e di tranvie extraurbane che ne risultino suscettibili.

Le motivazioni essenziali che giustificano l'importanza del provvedimento sono state chiaramente espresse nella relazione governativa che accompagna il progetto di legge in esame.

Sembra tuttavia opportuno mettere in rilievo alcuni importanti aspetti tecnici ed economici del problema, per dare modo al Senato di valutarne l'importanza; soprattutto perchè si è ritenuto di proporre degli emendamenti al testo governativo che rendano la legge più efficacemente operante.

Si fa presente che, prima di compilare il progetto di legge governativo in esame fu necessario studiare un programma finanziario

(1) Cfr.: Disegni di legge e relazioni. *Senato della Repubblica*: disegno di legge n. 987 approvato il 17 maggio 1950 dalla 7<sup>a</sup> Commissione permanente.

Atti parlamentari. *Camera dei deputati*: disegno di legge n. 1293 trasmesso dal Senato alla Presidenza della Camera il 19 maggio 1950: «Raggruppamento di servizi di navigazione lacuale con i servizi automobilistici rivieraschi o affluenti».

complessivo di massima del notevole e complesso lavoro da compiere in un periodo di tempo adeguato, che fu previsto di un quadriennio.

In tale programma le linee ferroviarie o ferrotranviarie furono classificate secondo il grado di convenienza e di applicabilità dei provvedimenti contemplati dal disegno di legge. Si giunse così alla importante conclusione che l'ammodernamento esteso alle ferrovie e tranvie che ne erano suscettibili, doveva in definitiva ridurre il contributo dello Stato per sovvenzioni ordinarie e sussidi integrativi d'esercizio, in modo da ottenere con le stesse economie il finanziamento delle opere da eseguire.

Questa conclusione era prevedibile, perchè discende dalla naturale applicazione di leggi economiche generali.

Una azienda industriale di qualunque tipo, e quindi anche una azienda di pubblico trasporto, non può venire economicamente gestita se non è adeguatamente attrezzata con mezzi moderni e con agile organizzazione.

Abbiamo già rilevato in quali condizioni di vetustà e di deperimento si trovino, nella maggior parte, le aziende in esame. Esse si vedono, da un lato diminuire le fonti degli introiti perchè abbandonate dai propri naturali clienti che possono servirsi di altri mezzi; dall'altro non hanno la possibilità di ridurre le spese di gestione perchè obbligate all'impiego di mezzi superati e costosi e con cattiva utilizzazione del personale e degli impianti.

Manovre, comandi o lavori che si possono compiere con minima spesa usando apparecchi moderni ed idonei, si eseguono ancora con attrezzature rudimentali; treni lenti che esasperano i viaggiatori, occupano per lunghe ore il personale viaggiante e quello della linea che spesso attende inoperoso nel posto di lavoro per essere utilizzato solo in determinati momenti. Le maggiori velocità riducono invece il tempo di impiego del personale e del mate-

riale. La centralizzazione dei comandi aumenta il rendimento delle unità lavorative che li eseguono. Raddoppiando la velocità media del un viaggio (che oggi è spesso intorno ai 15-20 chilometri-ora!) si possono fare gli stessi treni con quasi la metà di personale e di materiale rotabile; oppure, con la stessa disponibilità, quasi raddoppiare il numero dei treni. Sostituendo vecchie e logore locomotive a vapore con leggere automotrici si possono diminuire le spese di energia e di manutenzione del materiale rotabile dal 25 per cento al 40 per cento.

L'unificazione del materiale rotabile nei singoli elementi costitutivi o nel suo complesso, diminuendo i pezzi di ricambio e consentendo la produzione di serie, può ridurre notevolmente sia la spesa di acquisto che quella di manutenzione. Già l'U.N.I.F.E.R., come sezione specializzata dell'U.N.I., ha ottenuto al riguardo notevoli risultati.

I progressi realizzati in questo campo, specie nell'ultimo decennio, sono notevolissimi e forse gli stessi esercenti di servizi pubblici concessi non ne hanno ancora completamente valutato tutta l'importanza tecnica ed economica. Occorre perciò intervenire con uno stimolo efficace ed organicamente concepito, che, senza aggravare il bilancio dello Stato, sia atto a risolvere in modo organico il problema, scegliendo, caso per caso, la soluzione che risulti più moderna, economica e razionale; sia essa da ricercarsi nel perfezionamento e completamento di mezzi esistenti; o in quello della loro sostituzione con altri, ancora su strada ferrata, oppure, se del caso, su strada ordinaria.

È questo, sostanzialmente, lo spirito della legge in esame che si è cercato di maggiormente vivificare con gli emendamenti proposti.

Il programma della riduzione degli impegni del Tesoro per sovvenzioni e contributi alle ferrovie e ferrotranvie in concessione dovrebbe svilupparsi nelle sue grandi linee secondo quanto è riportato nel seguente prospetto:

PREVISIONI DELL'ONERE ANNUO DEL TESORO PER SOVVENZIONI E CONTRIBUTI ALLE FERROVIE  
E TRANVIE EXTRAURBANE IN CONCESSIONE (in milioni).

|  | 1938-39     | 1950-51      | 1951-52<br>1° anno | 1952-53<br>2° anno | 1953-54<br>3° anno | 1954-55<br>4° anno | 1955-56<br>in poi<br>(definitivo) |
|--|-------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------|
| a) Sovvenzioni ordinarie di esercizio . . . . .                                  | 51 -        | 500          | 1.000              | 1.000              | 1.500              | 1.500              | 1.500                             |
| b) Sovvenzioni Ferrovie Calabro-Lucane (1)                                       | 22,5        | 1.556        | 1.105              | 880                | 880                | 880                | 880                               |
| c) Sovvenzioni Ferrovie Sud-Est (1) . . . . .                                    | 11 -        | 200          | 200                | 200                | 100                | 50                 | —                                 |
| d) Sussidi integrativi di esercizio . . . . .                                    | 11 -        | 5.000        | 4.500              | 4.300              | 3.800              | 2.800              | 1.000                             |
| <b>TOTALE sovvenzioni e sussidi . . . . .</b>                                    | <b>95,5</b> | <b>7.256</b> | <b>6.805</b>       | <b>6.380</b>       | <b>6.280</b>       | <b>5.230</b>       | <b>3.380</b>                      |
| Contributi di annualità per potenziamento<br>delle linee e dei servizi . . . . . | —           | 400<br>(2)   | 800                | 1.200              | 1.200              | 1.200              | 1.200                             |
| <b>TOTALE a carico del Tesoro . . . . .</b>                                      | <b>95,5</b> | <b>7.656</b> | <b>7.605</b>       | <b>7.580</b>       | <b>7.480</b>       | <b>6.430</b>       | <b>4.580</b>                      |

(1) Integrazioni delle sovvenzioni ordinarie previste degli atti di concessione.

(2) Primo stanziamento autorizzato dallo Stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1950-51 (Capitolo 36).

Dal prospetto si rileva che, a lavoro ultimato, gli impegni del Tesoro per sovvenzioni e sussidi (senza tener conto cioè dei 1.200 milioni all'anno per i contributi ai nuovi potenziamenti di servizi), passano da 7.256 milioni dell'esercizio 1950-1951 a 3.380 e cioè si riducono più della metà. L'economia che ne risulta potrebbe venire capitalizzata, anche soltanto in parte, in modo da finanziare con essa i nuovi lavori occorrenti per ottenere tale riduzione. Così operando, lo Stato manterrebbe pressochè inalterato il proprio impegno durante tutto il periodo del lavoro di ammodernamento; ma se ne avvantaggerebbero subito i servizi pubblici ammodernati.

In vero, nella ipotesi più generale, se si volessero impegnare tutte le economie realizzabili, con una annualità di lire 3.876 milioni, al tasso del 6,5 per cento per 35 anni si potrebbero fare finanziamenti finanche dell'ordine di 52-53 miliardi.

Si deve rilevare che il contributo dello Stato verrà concesso in una misura che è la media

ponderale di finanziamenti previsti per i lavori dell'Italia centrale e settentrionale e per quelli dell'Italia meridionale ed insulare. Nel primo caso il contributo viene stabilito al 50 per cento della spesa necessaria e nel secondo al 75 per cento. Si potrebbe disporre pertanto di un finanziamento complessivo (contributo statale e impiego di capitale privato), per un totale che è valutato dell'ordine di 75 miliardi.

Si è riconosciuto, invece, che sarà sufficiente una somma notevolmente inferiore a questa ora indicata, per raggiungere il desiderato risultato economico.

Come si rileva dal prospetto, si prevede invece di assegnare al finanziamento dei lavori di potenziamento delle linee e dei servizi, una annualità di 400 milioni per trentacinque anni con inizio rispettivamente dagli esercizi 1950-51; 1951-52; 1952-53. In totale, allo scadere del triennio, potranno essere assegnati contributi di annualità per 1.200 milioni che consentiranno un finanziamento complessivo di 16,3

miliardi, con i quali si ha la possibilità di attuazione di lavori per circa 23-25 miliardi.

Tale somma è più di tre volte inferiore a quella massima teorica che abbiamo più sopra indicato (di circa 75 miliardi); ciò che ci dà motivo di essere tranquilli, sia nei riguardi della possibilità di attuazione del programma di ammodernamento, sia nella eventualità di imprevisti che potessero verificarsi.

Mentre da un lato si dovranno assegnare subito i contributi per lavori da eseguire, dall'altro le economie previste non si realizzeranno che a lavori ultimati. Ciò porterebbe ad un aumento iniziale dell'onere complessivo del Tesoro (totale delle sovvenzioni sussidi e contributi) per il pagamento delle annualità concesse nei primi esercizi durante i quali si effettuano i lavori; ma in tali esercizi sono in corso di attuazione dei radicali ammodernamenti in base a finanziamenti speciali accordati, già operanti per alcune ferrovie (come ad esempio: Bari-Barletta; Calabro - Lucane; ferrovie del Sud-Est, Roma Lido ecc.), ciò che fa prevedere per esse delle economie che compensino, nei primi esercizi, il maggiore onere delle annualità necessarie per nuovi lavori da eseguirsi su altre linee.

Dopo il quadriennio dei lavori finanziati tutto il complesso delle economie potrà invece venire realizzato; e soltanto allora il Tesoro ne risentirà un sensibile vantaggio, come risulta dal prospetto stesso, perchè l'onere totale a suo carico di 7.656 milioni nel 1950-51 viene previsto che si riduca a 4.580 milioni dal 1955-56 in poi.

Devesi infine considerare che la spesa relativa ai sussidi integrativi di esercizio riportata nel punto *d*) del prospetto, si riferisce a tutto il complesso delle ferrovie sovvenzionate, tra le quali sono comprese anche quelle che subirono danni per eventi bellici e che attualmente sono in corso di ricostruzione con notevoli ammodernamenti finanziati in base alle leggi 14 giugno 1949, n. 410 e 14 settembre 1947, n. 877. Altri ammodernamenti o completamenti di tratti interrotti saranno possibili utilizzando i nuovi fondi previsti dalla proroga delle leggi stesse (in ragione di 4 miliardi all'anno per quattro anni), in virtù di un prov-

vedimento di legge in corso di pubblicazione (1).

I pubblici servizi di trasporto che si avvalgono di questi contributi, hanno perciò, in tutto o in parte, già migliorato la propria organizzazione tecnica con gli ammodernamenti realizzati; onde debbono aver bisogno di sussidi integrativi di anno in anno riducibili. Di ciò si è tenuto conto nella compilazione degli impegni totali da assumere per questo titolo (punto *d* del prospetto). La spesa relativa che nel 1949-50 è stata di 6.475 milioni, viene perciò ridotta a 4.500 milioni nel 1950-1951. Essa si ridurrà ulteriormente a 3.800 milioni nel 1953-54, sostanzialmente per effetto della diminuzione della spesa realizzata dagli ammodernamenti nelle ferrovie Calabro-Lucane e Sud-Est indicate nel prospetto, in quelle che usufruiscono di finanziamenti concessi da leggi speciali, in quelle sussidiate per riparazione dei danni di guerra, ed infine in quelle che si avvantaggeranno gradualmente dei provvedimenti attuati in base al presente disegno di legge.

Soltanto dopo il 1953-54 viene prevista una decisa diminuzione dell'onere totale a carico del Tesoro. Tale onere verrà consolidato, a partire dal 1954-55, in una cifra di circa quarantotto volte superiore a quella sostenuta nell'anteguerra (passando da 95,5 milioni a 4.580 milioni), mentre nel 1950-51 risulta di ben ottanta volte l'anteguerra, perchè raggiunge la cifra di 7.656 milioni.

L'assestamento economico previsto farà ritornerà l'onere del Tesoro in relazione con il potere di acquisto della lira; ciò che ci sembra costituire una ulteriore conferma della fondatezza delle previsioni fatte.

Il programma dei lavori porterebbe ad un impiego, in quattro anni, di circa 6-7 milioni di giornate lavorative, in esse comprese quelle necessarie ai lavori elettromeccanici e siderurgici.

Lo studio preliminare riassunto, pur essendo soltanto di larga massima, doveva servire di

(1) Cfr. *Atti della Camera dei deputati. Disegno di legge n. 1499, approvato il 17 novembre 1950, e n. 1392 del Senato: Ricostruzione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata ed alle municipalizzate, danneggiati da eventi bellici, approvato il giorno 11 gennaio 1951.*

guida all'articolazione della legge perchè questa divenisse strumento efficace della realizzazione del programma proposto.

Per tale motivo si è ritenuto necessario di precisare in un apposito articolo lo scopo della legge stessa, richiedendo che la Commissione interministeriale già funzionante per lo studio tecnico ed economico delle imprese di trasporti pubblici che debbono venire riattivate dopo le distruzioni belliche, si assuma anche il nuovo compito di determinare quali sono i servizi suscettibili di ammodernamento e di trasformazione che possano giustificare la corresponsione dei previsti contributi statali; e di indicare quali sono invece i servizi da considerare antieconomici e quindi da proporre per la chiusura del relativo esercizio.

Definito in tal modo lo scopo che la legge si prefigge, questa è stata imperniata sulle tre seguenti condizioni essenziali:

a) effettuazione di una diretta valutazione delle sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, stabilite dagli atti di concessione originari, per adeguarle alle effettive necessità economiche delle imprese e alla svalutazione della lira (nuovo art. 2 della legge); con ciò si intende di sistemare definitivamente l'attuale situazione dei bilanci di esercizio delle imprese sovvenzionate;

b) concessione da parte dello Stato (che ritornerà in possesso delle linee allo scadere delle concessioni), di un contributo in annualità posticipate, fino al massimo di trentacinque, corrispondenti in valore attuale a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile per l'ammodernamento degli impianti e del materiale rotabile e di esercizio.

Il contributo stesso viene aumentato fino ad un massimo del 75 per cento per le imprese esercenti pubblici servizi in concessione nella Italia meridionale ed insulare (nuovo art. 3 della legge);

c) concessione della garanzia sussidiaria dello Stato agli Istituti di credito finanziatori dei lavori occorrenti per gli ammodernamenti (nuovo art. 11 della legge).

Le modalità di attuazione dei citati tre principi informativi sono formulate nella articolazione del disegno di legge in esame.

## 2. OSSERVAZIONI E PROPOSTE DI MODIFICHE ALLA LEGGE.

*Art. 1* (aggiunto). — Come si è rilevato, si è ritenuto necessario di precisare in un articolo preliminare lo scopo che la legge si propone di conseguire.

Nell'articolo 1° aggiuntivo si stabilisce di fatto che occorre determinare quali sono le imprese di trasporto pubblico esercitate in concessione che sono suscettibili di ammodernamento o di trasformazione, in modo che al miglioramento dei servizi corrisponda un effettivo assestamento economico della gestione ordinaria delle imprese stesse che giustifichi l'impiego degli stanziamenti necessari per i lavori occorrenti; e quali imprese invece, anche dopo un eventuale miglioramento tecnico, non possono modificare i propri bilanci di gestione ordinaria fortemente deficitari e quindi non hanno possibilità di trarre da essi quanto è necessario per far fronte alle spese di ammodernamento stesso.

Queste ultime imprese dovrebbero venire dichiarate antieconomiche e quindi proposte per la soppressione e sostituite, se del caso, con più convenienti autoservizi.

Evidentemente la soppressione delle linee antieconomiche non potrà venire attuata senza una completa preventiva valutazione delle ripercussioni generali che la soppressione apporterebbe all'economia dei trasporti della zona servita. La soppressione dell'esercizio di una linea antieconomica, che fosse riconosciuta di rilevante interesse sociale nel quadro della economia generale, dovrebbe venire perciò autorizzata, caso per caso, con una apposita legge, come è previsto dall'apposita variante all'articolo 6.

*Art. 1* (nuovo art. 2). — Si rileva che le linee che non hanno una sovvenzione ordinaria di esercizio, perchè originariamente risultarono attrezzate ed organizzate in modo adeguato, non possono ulteriormente migliorare beneficiando della rivalutazione prevista in questo articolo.

Ma si è verificato per alcune di esse che in tutto il periodo della loro non breve attività le condizioni economiche delle zone servite o

della concorrenza con altri mezzi hanno mutato, e qualche volta in modo radicale, le previsioni iniziali dei bilanci economici. Per questo motivo si riterrebbe equo di ammettere che alle linee stesse — sempre, si intende, in base alle risultanze del piano finanziario di cui all'articolo 4 (che diverrà poi art. 5) — venisse assegnata una sovvenzione di esercizio adeguata.

Tale sovvenzione dovrà venire corrisposta per tutto il restante periodo della concessione, anche se questa venisse prorogata.

Diversamente, alle linee di cui trattasi si dovrebbe alla fine concedere un sussidio integrativo di esercizio, mentre lo scopo della legge è quello d'abolire, o ridurre al minimo, e non di estendere il sussidio stesso.

In tal senso si è predisposto l'emendamento all'articolo stesso.

*Art. 2 (nuovo art. 3).* — Si propone che il comma secondo di questo articolo venga soppresso perchè si ritiene equo che il contributo governativo di cui trattasi, debba tener conto complessivamente dell'onere corrispondente alla costruzione non solo degli impianti, ma anche dei mezzi strumentali e quindi del materiale rotabile.

Si rileva peraltro che, ciò facendo, resterebbero escluse dal contributo dello Stato, per l'acquisto di un nuovo materiale rotabile, le ferrovie e le tranvie extraurbane per le quali fosse riconosciuta più conveniente, anziché la trasformazione in altre linee di trasporto ad impianti fissi, la sostituzione del servizio ferroviario e tranviario con quello automobilistico.

In conseguenza i concessionari che ritenessero di sostituire, perchè più conveniente, il servizio ad impianti fissi con quello automobilistico, si troverebbero in condizioni sfavorevoli rispetto agli altri concessionari che invece volessero provvedere alla trasformazione stessa con altri più efficienti servizi che siano ancora ad impianti fissi, anche se utilizzando la strada ordinaria (servizi filoviari).

Ciò potrebbe determinare delle deformazioni tecniche nella decisione della trasformazione che tenderebbero a far preferire la soluzione protetta da una facilitazione di finanziamenti nei confronti di un'altra che di tale facilitazione non può usufruire.

Pertanto, ad evitare questo protezionismo di un sistema di trasporto rispetto ad un altro, occorre, a nostro avviso, accordare il contributo governativo anche nella spesa per l'acquisto di materiale automobilistico, nel caso di sostituzione dell'uno all'altro sistema di trasporto.

Data però la speciale natura del materiale automobilistico e la sua minor durata, il contributo governativo dovrebbe essere limitato nel tempo. È sembrato equo di stabilirlo per 15 anni nella misura non eccedente il 3 per cento della spesa riconosciuta necessaria per l'acquisto del materiale rotabile di prima dotazione.

In tal senso è stato formulato l'emendamento aggiuntivo all'articolo in esame.

L'emendamento dell'ultimo periodo del terzo comma con la sostituzione del nuovo comma quarto, viene richiesto come conseguenza dell'aggiunta del nuovo articolo 15 al quale si deve fare riferimento.

*Art. 5 (nuovo art. 6).* — All'ultimo alinea dell'articolo è detto che, nel caso in cui lo sbilancio del piano finanziario risultasse superiore alla somma dei massimi concorsi e sovvenzioni concedibili in base alla legge, la linea ferrata sarebbe considerata di esercizio non economico e non potrebbe perciò beneficiare delle disposizioni previste dalla legge.

L'importanza di un provvedimento del genere, che esorbita dal puro campo della tecnica e della economia dei trasporti, ha consigliato la Commissione di proporre un emendamento all'articolo, nel senso di non lasciare all'Esecutivo la facoltà di escludere dai benefici dell'ammodernamento quelle Aziende che risultassero antieconomiche. Ciò equivarrebbe a metterle in breve tempo in istato fallimentare che le costringerebbe di chiudere l'esercizio.

Si è ritenuto invece di proporre che il Parlamento venga investito dell'esame di queste particolari situazioni, e che pertanto la soppressione di una linea antieconomica debba venire autorizzata con legge.

Nel caso di soppressione dell'esercizio, sarà naturalmente il Parlamento a rendere possibile la sostituzione dei servizi pubblici che cessano, con altri che richiedano la costruzione, ad esempio, di nuove strade o di loro varianti,

o comunque delle nuove comunicazioni necessarie, provvedendo ad indicare le fonti per i relativi finanziamenti.

È stato rilevato che, se lo scopo della legge è quello di ottenere il risanamento economico dell'esercizio, dovrebbe essere considerato nei piani finanziari anche l'ammortamento del debito di puro esercizio riconosciuto ammissibile all'atto della proposta di rivalutazione della sovvenzione o di ammodernamento.

Ove il debito anzidetto non potesse venire coperto dai sussidi integrativi di esercizio, si ritiene equo che sia ammesso l'ammortamento trentacinquennale del debito stesso. Pertanto si è precisata tale condizione in un apposito punto *h*) aggiuntivo al primo comma dell'articolo in esame.

Trattasi di un provvedimento che provvede a sanare in modo definitivo una situazione anormale dei bilanci stessi, facilitando il loro risanamento specialmente per tutti i pagamenti dilazionati di materie di consumo o di contributi di previdenza che occorre definitivamente sistemare e che si è ritenuto equo di limitare al periodo di tempo tra il 1° gennaio 1948 e il 30 giugno 1951.

*Art. 6* (nuovo art. 7). — L'emendamento proposto ha origine dalla opportunità di considerare anche quanto è previsto nei commi successivi, in relazione alle precedenti proposte di emendamento dell'articolo 2 (nuovo art. 3).

*Art. 10* (nuovo art. 11). — Si è soppressa la indicazione dell'ammontare dello stanziamento complessivo previsto in otto miliardi, perchè nel successivo articolo 14 (nuovo articolo 16) si stabilisce che gli stanziamenti saranno accordati anno per anno negli appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

*Art. 15* (aggiuntivo). — Per facilitare il trasferimento del materiale rotabile dall'una alla altra linea ferrata in caso di cessazione dell'esercizio su una di esse, o su di un tronco delle stesse, si è ritenuto opportuno di proporre un apposito articolo aggiuntivo che disciplini la materia nel senso di dare allo Stato il diritto di rilevare tutto e parte del materiale rotabile acquistato dal concessionario

con il contributo dello Stato, in dipendenza dell'ammodernamento e del potenziamento, a prezzo di stima e con deduzione del contributo già corrisposto per il materiale stesso; precisando inoltre per evitare ogni dubbio, che gli impianti, eseguiti con la sovvenzione dello Stato dovranno divenire di sua proprietà al termine della concessione.

*Art. 15* (nuovo art. 17). La variante proposta dalla Commissione ha lo scopo di limitare la possibilità di ricorrere alla gestione governativa in caso di scadenza normale della concessione.

Poichè la data di scadenza normale viene indicata nell'atto di concessione, è sembrato che al rinnovo di questa, o alla assunzione del nuovo concessionario, si debba pensare in tempo utile, evitando così la nomina di un Commissario governativo.

Qualora ciò dovesse risultare indispensabile, la nomina stessa dovrebbe essere limitata alla durata di un anno; eventuali proroghe potranno concedersi con decreto del Presidente della Repubblica.

*Art. 18* (aggiunto). — Il decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487, stabilisce che le aziende municipalizzate ed in maggioranza di proprietà dei comuni, quando non fruiscono del concorso dello Stato per i danni di guerra, possano ottenere, per l'approvvigionamento di nuovo materiale mobile, un contributo dello Stato nel pagamento degli interessi sui mutui contratti per tale scopo, in misura non eccedente il 3 per cento e per un periodo di quattro anni.

L'ammontare complessivo dei mutui che potrebbero essere ammessi all'indicato beneficio è stato fissato in otto miliardi.

Sta però di fatto che sinora non vi è stata nessuna azienda che abbia richiesto l'applicazione del citato decreto e ciò essenzialmente per le difficoltà che esse incontrano per i finanziamenti con mutui, i quali debbono venire richiesti non dalle aziende interessate, ma dai singoli Comuni. Questi ultimi si trovano spesso in difficoltà per proprio conto e cercano di ottenere i mutui stessi per altri scopi più immediati o contingenti, che hanno così la precedenza sulle richieste delle aziende municipalizzate le quali rimangono inevase.



Nell'intento di agevolare le aziende municipalizzate, o in maggioranza di proprietà dei Comuni o delle Provincie, nell'acquisto di nuovo materiale mobile, si ritiene opportuno stabilire la possibilità che, in luogo del contributo dello Stato nel pagamento degli interessi per i mutui, le aziende stesse possano ottenere un contributo fisso annuo sull'importo della spesa riconosciuta ammissibile per tale acquisto.

Detto contributo sarebbe dello stesso importo di quello previsto per i mutui (e cioè del 3 per cento) e della stessa durata (quattro anni) e quindi nessun maggior onere ne deriverebbe allo Stato che ha già stanziata ed ancora inoperante l'intera somma prevista per l'applicazione del decreto originario.

In tali sensi è stato formulato il nuovo articolo che si propone di aggiungere alla legge in esame.

Si propone altresì di estendere a tutte le aziende di pubblici trasporti urbani anche se

esercitati dall'industria privata, il trattamento previsto dall'articolo stesso.

Onorevoli Senatori,

da quanto ho esposto, ritengo che risulti non soltanto l'importanza tecnica ed economica della legge che è stata sottoposta al Vostro esame, ma anche la necessità di portare ad essa alcuni emendamenti che contribuiscono a renderla più completa ed operante.

Il relatore ha il dovere di fornire tutti gli elementi già esaminati dalle competenti Commissioni permanenti, che illustrino il provvedimento al fine di facilitare la discussione dell'Assemblea che è chiamata ad approvarlo.

Ho cercato di assolvere questo compito che mi è stato affidato nel modo migliore che mi è stato possibile.

CORBELLINI, *relatore*.

## DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

—

## Art. 1.

Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, comprese le quote relative ai fondi speciali accordate per le ferrovie, per le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie, concesse all'industria privata od a comuni, provincie e consorzi, possono essere

## DISEGNO DI LEGGE

TESTO DELLA COMMISSIONE

—

## Art. 1.

Il Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, numero 410, per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, determinerà — per le ferrovie, le tramvie e le filovie extraurbane e per le funivie (intendendovi comprese le funicolari) concesse all'industria privata od a regioni, comuni, provincie e consorzi, che rivestano carattere di notevole interesse pubblico — quali di esse siano suscettibili di risanamento economico mediante il potenziamento e l'ammodernamento o la trasformazione degli impianti e del materiale rotabile, il cambiamento dei sistemi di trazione o la sostituzione con altro sistema di trasporto, e quali di esse debbano considerarsi antieconomiche in base al successivo articolo 6.

Ai fini della classificazione di cui al comma precedente saranno tenuti presenti — oltre che i benefici derivanti dagli ammodernamenti e dalle trasformazioni di cui sopra nei riguardi del traffico e della economia dell'esercizio — secondo le risultanze del piano finanziario istituito con i criteri di cui al successivo articolo 6 — anche il contributo della linea o del gruppo di linee al complesso delle comunicazioni della zona, l'apporto di traffico alle linee ferroviarie principali o alle grandi comunicazioni stradali od autostradali, nonché le funzioni economiche e sociali assolvibili nel pubblico interesse dalle singole linee potenziate, ammodernate o trasformate.

## Art. 2.

Per l'adeguamento alle mutate condizioni economiche dell'esercizio delle ferrovie, delle tramvie e filovie extraurbane e delle funivie concesse all'industria privata od a regioni, comuni, provincie e consorzi, le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, comprese

umentate, per adeguarle alle mutate condizioni economiche dell'esercizio, in misura non superiore a cinquanta volte il loro importo chilometrico annuo stabilito negli atti di concessione anteriori all'8 settembre 1943 e corrisposte per la residua durata della concessione eventualmente prorogata ai sensi del successivo articolo 8.

Qualora la sovvenzione sia tuttora indivisa sarà preliminarmente provveduto alla ripartizione di essa fra quota costruzione e quota riservata all'esercizio a norma dell'articolo 35 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

L'adeguamento della sovvenzione è fatto con decorrenza dal 1° luglio 1950 per le linee o per i tratti di linea in esercizio a quella data e dal giorno del ripristino del servizio per le linee o tratti di linea che, distrutti o danneggiati per eventi bellici, non siano state ancora riaperti all'esercizio alla predetta data.

Sono escluse dall'adeguamento le sovvenzioni relative alle linee o tratti di linea sostituiti o da sostituire per intero con servizi automobilistici.

#### Art. 2.

Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, delle tramvie e filovie extraurbane e delle funivie, concesse all'industria privata od a comuni, provincie e consorzi, che rivestano carattere di rilevante interesse pubblico, mediante l'ammodernamento, la trasformazione degli impianti ed il cambiamento dei sistemi di trazione, nonchè per la trasformazione di tramvie extraurbane in ferrovie o di ferrovie o tramvie extraurbane in filovie può essere accordata una sovvenzione dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a 35, le quali, determinate al tasso ufficiale di sconto, aumentato del 2 per cento ed, in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, corrispondano, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile per gli impianti.

le quote relative ai fondi speciali, stabilite dagli atti di concessione, potranno essere variate in relazione alle mutate condizioni di cui sopra e corrisposte nella nuova misura per tutto il periodo della concessione nonchè per la maggior durata di essa ai sensi dell'articolo 9 della presente legge.

Qualora la sovvenzione stabilita dagli atti di concessione non sia ripartita nelle due quote afferenti la costruzione e l'esercizio, sarà preliminarmente provveduto a tale ripartizione in base all'articolo 35 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

La nuova sovvenzione avrà decorrenza dal 1° luglio 1951 per le linee o i tratti di linea in esercizio a quella data; o dal giorno del ripristino del servizio, per le linee o tratti di linea, che, distrutti o danneggiati per eventi bellici, non siano stati ancora riaperti all'esercizio alla data medesima.

Per le linee cui, con l'atto di concessione o con altri atti successivi, non sia stata accordata sovvenzione, può essere assegnata, quando risulti giustificata in base al piano finanziario di cui al successivo articolo 6, una sovvenzione di esercizio con decorrenza 1° luglio 1951 e per la residua durata della concessione.

#### Art. 3.

Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, delle tramvie e filovie extraurbane e delle funivie concesse all'industria privata od a regioni, comuni, provincie e consorzi mediante l'ammodernamento, la trasformazione degli impianti ed il cambiamento dei sistemi di trazione nonchè per la trasformazione di tramvie extraurbane in ferrovie o di ferrovie o tramvie extraurbane in filovie può essere accordata un contributo dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a 35. Tali annualità saranno determinate al tasso ufficiale di sconto, anmentato di due punti, ed, in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, in modo da corrispondere, in valore attuale, e non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile sia per gli impianti che per il materiale rotabile e di esercizio.

Per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e per la trasformazione di quello esistente può essere accordato un contributo fisso annuo, per un periodo non superiore ad anni 35, in misura non eccedente il 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile.

Per le ferrovie, per le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie dell'Italia meridionale ed insulare la sovvenzione di cui al primo comma del presente articolo può essere elevata fino ad un massimo, corrispondente, in valore attuale, ai tre quarti della spesa riconosciuta ammissibile per gli impianti fissi ed il contributo dello Stato nei riguardi del materiale rotabile può essere elevato fino al massimo del 5,50 per cento delle spese riconosciute ammissibili e sempre per un numero massimo di 35 anni. In quest'ultimo caso sarà acquisita in proprietà dello Stato una quota di materiale rotabile corrispondente al valore attuale del maggior contributo concesso rispetto al 3 per cento.

#### Art. 3.

Le ferrovie e tramvie extraurbane, ammesse alle provvidenze previste dagli articoli 1 e 2 della presente legge, non potranno usufruire, a decorrere dalla data di applicazione delle provvidenze stesse, delle disposizioni di cui all'articolo 27, lettera b) del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121 ed all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, relative alla concessione di sussidi integrativi di esercizio.

#### Art. 4.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie per le quali non si faccia luogo all'applicazione dell'articolo 2 della presente legge o per le quali i provvedimenti di cui all'articolo medesimo non siano stati ancora attuati, sarà provveduto, su domanda del con-

*Soppresso.*

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie dell'Italia meridionale ed insulare il contributo di cui al primo comma del presente articolo può essere elevato fino ad un massimo, corrispondente, in valore attuale, ai tre quarti della spesa riconosciuta ammissibile per gli impianti fissi e per il materiale rotabile e d'esercizio.

Allo scadere del periodo per il quale viene accordato il contributo gli impianti passano per intero in proprietà dello Stato mentre il materiale rotabile e d'esercizio passa in proprietà dello Stato per una quota corrispondente al rapporto fra il valore capitale del contributo accordato e la spesa riconosciuta ammissibile per il suo acquisto.

Per le ferrovie e le tramvie extraurbane da sostituire con servizi automobilistici può essere accordato un contributo fisso annuo, per un periodo non superiore a quindici anni, in misura non eccedente il 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile per l'acquisto del materiale rotabile di prima dotazione.

#### Art. 4.

Le ferrovie e tramvie extraurbane, ammesse alle provvidenze previste dagli articoli 2 e 3, non potranno usufruire, a decorrere dalla data di applicazione delle provvidenze stesse, delle disposizioni di cui all'articolo 27, lettera b) del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121 ed all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, relative alla concessione di sussidi integrativi di esercizio.

#### Art. 5.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie, per le quali non si faccia luogo all'applicazione dell'articolo 3 della presente legge o per le quali i provvedimenti di cui all'articolo medesimo non siano stati ancora attuati, sarà provveduto, su domanda del con-

cessionario, all'adeguamento delle sovvenzioni di cui al precedente articolo 1 in base alle risultanze di un piano finanziario comprendente le previsioni dei prodotti e delle spese dell'esercizio durante la restante durata della concessione o durante il periodo che precede l'effettiva attuazione dei provvedimenti approvati in base all'articolo 2 della presente legge.

Nel piano finanziario sarà conteggiato anche il nuovo importo delle quote annue che il concessionario dovrà accantonare per il rinnovo degli impianti e dei materiali e per la costituzione di fondi speciali che siano stabiliti negli atti di concessione.

#### Art. 5.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie ammesse ai benefici di cui all'articolo 2 della presente legge sarà istituito un piano finanziario sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato del 2 per cento ed in ogni caso non superiore al 6,50 per cento, comprendente,

all'attivo:

a) l'importo annuo presunto dei prodotti dell'esercizio;

b) gli eventuali sussidi e contributi corrisposti dagli enti locali per l'esercizio;

al passivo:

c) la quota annua di ammortamento ed interessi della spesa occorrente per i lavori relativi agli impianti fissi, dedotto il valore di recupero dei materiali e degli impianti non utilizzabili per la trasformazione, il potenziamento e la modernizzazione;

d) la quota annua di interessi sulla spesa prevista per l'acquisto del nuovo materiale rotabile o per la trasformazione di quello esistente, al netto del valore di recupero del materiale rotabile, o di parte di esso, non utilizzabile;

e) le quote annue d'interessi dell'originario piano finanziario di concessione per la parte

cessionario, alla variazione delle sovvenzioni di cui al precedente articolo 2 in base alle risultanze di un piano finanziario comprendente le previsioni dei prodotti e delle spese dell'esercizio durante la restante durata della concessione o durante il periodo che precede l'effettiva attuazione dei provvedimenti approvati in base all'articolo 3 della presente legge.

Nel piano finanziario sarà conteggiato anche il nuovo importo delle quote annue che il concessionario dovrà accantonare per il rinnovo degli impianti e dei materiali e per la costituzione di fondi speciali che siano stabiliti negli atti di concessione, nonchè la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1951 per la parte non coperta dai sussidi integrativi di esercizio, i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto-legge 12 aprile 1946, n. 338.

#### Art. 6.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge sarà istituito un piano finanziario sulla base del tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti ed in ogni caso non superiore al 6,50 per cento, comprendente,

all'attivo:

a) *Identico.*

b) *Identico.*

al passivo:

c) la quota annua di ammortamento ed interessi della somma effettivamente necessaria per i lavori relativi agli impianti fissi dedotto il valore di recupero dei materiali e degli impianti non utilizzabili per la trasformazione, il potenziamento e la modernizzazione;

d) la quota annua di interessi sulla spesa prevista per l'acquisto del nuovo materiale rotabile e di esercizio o per la trasformazione di quello esistente, al netto del valore di recupero del materiale rotabile, o di parte di esso, non utilizzabile;

e) le quote annue d'interessi ammesse nell'originario piano finanziario di concessione

relativa al materiale rotabile non trasformato ed a quello di esercizio;

f) le quote annue che saranno stabilite per il rinnovo degli impianti o dei materiali di cui alle lettere d) ed e) e per la costituzione degli altri fondi a norma dell'articolo 4, comma secondo;

g) l'importo annuo presunto delle spese dell'esercizio.

In base alle risultanze del piano finanziario anzidetto saranno determinate:

1° la sovvenzione necessaria per l'esercizio entro il limite massimo stabilito dall'articolo 1 della presente legge;

2° la misura della sovvenzione e del contributo dello Stato di cui all'articolo 2 della presente legge entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo medesimo.

Nel caso in cui lo sbilancio del piano finanziario risulti superiore alla somma dei massimi concorsi e sovvenzioni concedibili in base alla presente legge, la linea sarà considerata antieconomica e non potrà beneficiare delle disposizioni di cui all'articolo 2.

#### Art. 6.

Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 1, comprese quelle di cui all'articolo 5, comma secondo, numero 1°, possono essere corrisposte a trimestri posticipati.

Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 2, comma primo, della presente legge possono essere corrisposte, integralmente o parzialmente, in capitale con le modalità stabilite dall'articolo 3 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752.

Le sovvenzioni ed i contributi, di cui ai commi primo e secondo dello stesso articolo 2, possono essere messi a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

per la parte relativa al materiale rotabile non trasformato ed a quello di esercizio;

f) le quote annue che saranno stabilite per il rinnovo degli impianti o dei materiali di cui alle lettere d) ed e) e per la costituzione degli altri fondi a norma dell'articolo 5, comma secondo;

g) *Identico.*

h) la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1951, per la parte non coperta dai sussidi integrativi d'esercizio i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo 12 aprile 1946, n. 338.

*Identico.*

1° la misura del contributo di cui all'articolo 3, entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo medesimo;

2° la sovvenzione necessaria per l'esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge.

Nel caso di una linea che, su parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 1, venga considerata antieconomica anche applicando i provvedimenti previsti negli articoli 2 e 3 della presente legge, la soppressione della linea stessa dovrà essere autorizzata con apposita legge.

#### Art. 7.

Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 2, comprese quelle di cui all'articolo 6, comma secondo, numero 1°, possono essere corrisposte a trimestri posticipati.

I contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge possono essere corrisposti, integralmente o parzialmente, in capitale con le modalità stabilite dall'articolo 3 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 2 dicembre 1930, n. 1752.

I contributi di cui allo stesso articolo 3 possono essere messi a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

## Art. 7.

Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio saranno assoggettate a revisione, allo scadere del triennio successivo alla relativa decorrenza per quelle stabilite a norma dell'articolo 4 ed allo scadere di un triennio successivo alla data di effettiva applicazione dei provvedimenti approvati in base all'articolo 2 per quelle stabilite a norma dell'articolo 5, comma secondo, numero 1° allo scopo di determinare, in rapporto alle condizioni economiche dell'esercizio, l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la loro durata, sempre entro il limite massimo stabilito dall'articolo 1.

## Art. 8.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie, ammesse ai benefici di cui all'articolo 2 della presente legge, la scadenza delle relative concessioni potrà essere prorogata sino alla data di scadenza delle sovvenzioni e dei contributi accordati.

Per le filovie impiantate in sostituzione di ferrovie e tramvie extraurbane si applica, alla fine della concessione, tutto quanto è stabilito negli atti di concessione della ferrovia o tramvia extraurbana trasformata.

Le indennità ed i corrispettivi di qualsiasi genere, eventualmente dovuti al concessionario alla fine della concessione, sono liquidati, per le opere ed il materiale rotabile ammessi ai benefici di cui all'articolo 2 della presente legge, al netto delle sovvenzioni e dei contributi accordati in applicazione del medesimo articolo 2 limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

## Art. 9.

I provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro su conforme parere della Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410.

## Art. 8.

Le sovvenzioni d'esercizio determinate in base agli articoli 2, 5 e 6 della presente legge saranno sottoposte a revisione entro un triennio dalla loro decorrenza allo scopo di determinare in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la residua durata della concessione, anche se prorogata ai sensi dell'articolo 9.

## Art. 9.

Per le ferrovie, le tramvie e filovie extraurbane e le funivie, ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge, la scadenza delle relative concessioni potrà essere prorogata sino alla data di scadenza dei contributi accordati.

Le indennità ed i corrispettivi di qualsiasi genere, eventualmente dovuti al concessionario alla fine della concessione, sono liquidati, per le opere ed il materiale rotabile ammessi ai benefici di cui all'articolo 3 della presente legge, al netto dei contributi accordati in applicazione del medesimo articolo 3 limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

## Art. 10.

I provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro su conforme parere della Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410 sulla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

## Art. 10.

Sui finanziamenti occorrenti al concessionario, per la parte di spesa non coperta dalle sovvenzioni e dai contributi governativi previsti dall'articolo 2 della presente legge, è data facoltà al Ministro del tesoro, di concerto col Ministro dei trasporti, di concedere, fino all'ammontare complessivo di 8 miliardi di lire e per la durata non superiore ai 15 anni, la garanzia sussidiaria dello Stato ad Istituti, Enti o Sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio od a lungo termine, nella misura del 70 per cento sulla perdita eventualmente accertata per ciascun finanziamento concesso da essi Istituti, Enti o Sezioni.

Ai finanziamenti di cui sopra si estendono, in quanto applicabili, le condizioni e modalità di cui al decreto legislativo 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni ed aggiunte concernenti provvidenze per agevolare il riassetto della vita civile e la ripresa economica della Nazione.

Gli atti e contratti con i quali vengono concessi i finanziamenti suddetti e la garanzia statale, come pure gli atti e contratti di consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi, sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Le relative formalità sono altresì esenti dalle imposte di registro ed ipotecarie, salvi i diritti e compensi spettanti agli uffici del registro e gli emolumenti spettanti ai conservatori dei registri immobiliari. Restano ferme le eventuali maggiori agevolazioni previste dalle vigenti disposizioni a favore dei singoli istituti ed enti finanziatori. Gli onorari notarili sono ridotti alla misura di un decimo.

## Art. 11.

Per l'esecuzione delle opere di cui alla presente legge i concessionari di ferrovie, di tramvie e filovie extraurbane e di funivie possono essere autorizzati a contrarre mutui garantiti da ipoteca a norma del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, salvo quanto disposto coi successivi articoli 12 e 13.

## Art. 11

Sui finanziamenti occorrenti al concessionario, per la parte di spesa non coperta dai contributi previsti dall'articolo 3 della presente legge, è data facoltà al Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti, di concedere, per la durata di 35 anni, la garanzia sussidiaria dello Stato ad Istituti, Enti o Sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio od a lungo termine, ad Istituti, Enti o Società di previdenza e di assicurazione ed all'Istituto di credito delle Casse di risparmio italiane.

*Identico.*

*Identico.*

## Art. 12.

Per l'esecuzione delle opere di cui alla presente legge i concessionari di ferrovie, di tramvie e filovie extraurbane e di funivie quando non ottengano la garanzia sussidiaria dello Stato, possono essere autorizzati a contrarre mutui garantiti da ipoteca a norma del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, salvo quanto disposto coi successivi articoli 13 e 14.



## Art. 12.

Nel caso in cui, essendosi pronunziata la decadenza a norma dell'articolo 5 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, non si addivenga all'aggiudicazione della concessione a' sensi dell'articolo 6 di detto decreto, la concessione stessa, per le tramvie e le filovie extraurbane, può essere accordata alla provincia, al comune o ai comuni interessati; quelle delle funivie al comune o al consorzio dei comuni interessati.

In pendenza della concessione il Ministro dei trasporti può affidare in via temporanea l'esercizio agli enti anzidetti.

Nella eventualità che la concessione non sia fatta agli enti di cui sopra, e si addivenga alla demolizione della linea, il mutuante ha diritto di procedere sui beni ipotecati e lo Stato ha diritto di recuperare le somme corrisposte o vincolate sulle sovvenzioni e sui contributi accordati in applicazione della presente legge.

## Art. 13.

Il valore di stima di cui all'articolo 7, comma secondo, lettera b) del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, è determinato al netto delle sovvenzioni e dei concorsi dello Stato, accordati a norma dell'articolo 2 della presente legge, limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

Per le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie che formino oggetto di nuova concessione a termine del precedente articolo 12, il pagamento del prezzo di stima è a carico dell'ente concessionario. Il prezzo è determinato, in base al valore venale, dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale ne dà comunicazione al nuovo concessionario, ed a quello decaduto, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Ciascuno degli interessati, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente, nei confronti dell'altra parte, le sue istanze contro il prezzo determinato dall'Ispettorato compartimentale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal

## Art. 13.

*Identico.*

## Art. 14.

Il valore di stima di cui all'articolo 7, comma secondo, lettera b) del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, è determinato al netto dei contributi, accordati a norma dell'articolo 3 della presente legge, limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

Per le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie che formino oggetto di nuova concessione a termine del precedente articolo 13, il pagamento del prezzo di stima è a carico dell'ente concessionario. Il prezzo di stima è determinato dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sentito il competente Ispettorato compartimentale e la Intendenza di finanza. Esso ne dà comunicazione al nuovo concessionario, ed a quello decaduto, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Ciascuno degli interessati, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente, nei confronti dell'altra parte, le sue istanze contro il prezzo determinato dall'Ispettorato generale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal nuovo

nuovo concessionario nella Cassa depositi e prestiti o presso un Istituto di credito. Col deposito del prezzo di stima il nuovo concessionario acquista la proprietà degli impianti e dei materiali.

Nel decidere sul prezzo l'Autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata in favore di colui o di coloro cui essa spetta.

concessionario alla Cassa depositi e prestiti o presso un Istituto di credito. Col deposito del prezzo di stima il nuovo concessionario acquista la proprietà degli impianti e dei materiali.

*Identico.*

#### Art. 15.

In caso di cessazione, per qualunque causa, dell'esercizio di una linea o di un tronco di essa, e nei casi previsti dagli articoli 187 e 188 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, lo Stato avrà diritto di rilevare in tutto o in parte e a prezzo di stima, con deduzione dell'ammontare delle sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 3 della presente legge, il materiale rotabile acquistato dal concessionario con le sovvenzioni medesime.

Il prezzo è determinato, in base al valore venale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentito il competente Ispettorato compartimentale e la Intendenza di finanza. Tale prezzo viene comunicato al concessionario a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Il concessionario, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione può proporre avanti l'Autorità giudiziaria competente la sua istanza, nei confronti dei Ministeri dei trasporti e del tesoro contro il prezzo determinato. In questo caso, la somma corrispondente deve essere depositata dal Ministero del tesoro alla Cassa depositi e prestiti o presso un Istituto di credito. Col deposito del prezzo di stima lo Stato acquista l'intera proprietà del materiale rotabile.

Nel decidere sul prezzo l'Autorità giudiziaria dispone per lo svincolo della somma depositata in favore di colui o di coloro cui essa spetta.

Gli impianti eseguiti con i contributi dello Stato di cui all'articolo 3 della presente legge sono, per intero riversibili allo Stato alla fine della concessione senza pagamento di alcun corrispettivo od indennizzo di sorta.

## Art. 14.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 1 della presente legge sarà provveduto, per la gestione 1950-1951, con lo stanziamento iscritto nel bilancio del Ministero dei trasporti per la gestione stessa.

Per il pagamento delle sovvenzioni e dei contributi di cui all'articolo 2 della presente legge il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni nell'esercizio 1950-1951 entro il limite di lire 400 milioni.

Per gli esercizi successivi il limite di impegno per le predette esigenze sarà stabilito con le leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa per il Ministero dei trasporti.

## Art. 15.

Il Ministero dei trasporti è autorizzato a gestire direttamente, con le stesse modalità seguite per le gestioni governative in applicazione dell'articolo 184 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dall'articolo 1 del regio decreto-legge 4 giugno 1936, n. 1336, le ferrovie, le tramvie extraurbane ed i servizi di navigazione lacuale durante il periodo intercedente tra la cessazione della precedente concessione e l'assunzione dell'esercizio da parte del nuovo concessionario.

## Art. 16.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge sarà provveduto, per la gestione 1950-51, con lo stanziamento iscritto nel bilancio del Ministero dei trasporti per la gestione stessa.

Per il pagamento dei contributi di cui all'articolo 3 della presente legge il Ministro per i trasporti è autorizzato ad assumere impegni nell'esercizio 1950-51 entro il limite di lire 400 milioni.

Per gli esercizi successivi, il limite di impegno per le sovvenzioni di cui all'articolo 3 sarà stabilito con le leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa per il Ministero dei trasporti.

## Art. 17.

Nel caso di normale scadenza di una concessione, senza che ne sia stata resa possibile la tempestiva rinnovazione, durante il periodo intercedente tra la cessazione della precedente concessione e l'assunzione dell'esercizio da parte del nuovo concessionario, il Ministero dei trasporti è autorizzato a gestire direttamente il pubblico servizio per la durata massima di un anno, salvo proroga da concedersi per giustificati motivi, con decreto dal Presidente della Repubblica da promuoversi di intesa tra il Ministro dei trasporti e quello del tesoro.

## Art. 18.

Alle aziende esercenti pubblici trasporti urbani municipalizzate o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle provincie che, per l'approvvigionamento di nuovo materiale mobile destinato all'ammodernamento del sistema di trazione, non contraggono i mutui previsti

dall'articolo 2 del decreto legislativo 12 aprile 1948, n. 487, può venire accordato, in luogo del contributo dello Stato nel pagamento degli interessi, ma entro i limiti della somma stanziata dal decreto legislativo stesso, un contributo annuo fisso, per un periodo di quattro anni, in misura del 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile.

La disposizione del precedente comma è applicabile anche alle aziende di pubblici trasporti urbani esercitati dall'industria privata.