

(N. 58-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 dell'Interno

col Ministro del Tesoro

e col Ministro delle Finanze

NELLA SEDUTA DEL 5 AGOSTO 1948

Comunicata alla Presidenza il 21 dicembre 1948

Riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi all'industria privata.

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge che viene sottoposto alla vostra approvazione dovrà sostituire il decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944, n. 346, che attualmente regola l'intervento statale nella spesa occorrente per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione, i quali, per effetto degli eventi bellici hanno subito la perdita, la distruzione o il deterioramento di opere d'arte, manufatti, fabbricati, impianti fissi, di armamento e rotabili indispensabili all'esercizio.

Questo decreto si è dimostrato nella sua pratica applicazione del tutto inefficace per diverse ragioni, ma specialmente perchè non

appare fissata razionalmente l'entità dei contributi per le diverse opere da riparare o ricostruire. Così porta il concorso dello Stato fino a metà della spesa occorrente per la ricostruzione degli impianti fissi, ai due terzi quella occorrente per la riparazione e rimessa in efficienza del materiale rotabile di proprietà del concessionario, ed ai tre quarti quella per l'acquisto di materiale rotabile nuovo in sostituzione di quello andato perduto e distrutto, nonchè per la ricostruzione dell'armamento, degli apparati di manovra e di segnalamento, e per la rimessa in servizio delle linee aeree di alimentazione, di contatto, telegrafiche e telefoniche (articoli 7 e 8). Non sembra dunque

equa la ripartizione di questo concorso dello Stato, in quanto, dipendentemente dalle particolari caratteristiche delle concessioni, gli impianti fissi in temporaneo possesso dei concessionari sono reversibili allo Stato alla fine della concessione e costituiscono beni potenzialmente demaniali; mentre il materiale rotabile, pur essendo immobile per destinazione, è di proprietà del concessionario.

Si ritiene, invece, logicamente, che per gli impianti fissi, lo Stato debba spingere al massimo il suo intervento, mentre per il materiale rotabile e di esercizio si debba far luogo a considerarlo alla stessa stregua di altri beni distrutti, accordando un contributo più modesto a fondo perduto. Sono proprio queste le principali linee direttive del presente disegno di legge, nel quale viene, infatti, stabilito, agli articoli 1 e 2, 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 la ricostruzione delle opere e degli 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 distrutto o disperso, potrà essere concesso un concorso fino al 50 per cento della spesa prevista. Sempre seguendo il medesimo filo logico, viene pure stabilito che quando detto materiale rotabile fosse di proprietà dello Stato, e l'Amministrazione governativa non intenda provvedere direttamente alla riparazione ed alla sostituzione, allora, all'Azienda concessionaria, preventivamente autorizzata, sarà accordato un concorso sino all'importo totale della spesa occorrente.

Uno di noi relatori ha dimostrato dapprima una certa perplessità circa l'ingente onere finanziario che ne deriva per il bilancio dello Stato; ma dopo ampia discussione, e alcuni chiarimenti dati dal Ministero e dal Sottosegretario ai trasporti, la Commissione ha ritenuta equa l'entità dei concorsi proposti per la riattivazione delle linee di trasporto in concessione.

È stato anche concesso un concorso sino al 50 per cento per le riparazioni degli impianti

fissi non reversibili allo Stato alla fine della concessione e per la riparazione e sostituzione del materiale rotabile e di esercizio e dei natanti di proprietà dei concessionari, relativi alle tramvie extraurbane, linee di navigazione interna, filovie, funicolari aeree e terrestri in servizio extraurbano, nonchè alle tramvie, filovie, funicolari, linee di navigazione in servizio urbano, purchè esercitate da Aziende municipalizzate od in maggioranza di proprietà del Comune (articolo 3).

Per evidenti ragioni di adeguamento delle linee di trasporto alle esigenze del traffico ed ai più sani criteri di economia dell'esercizio, è stato opportunamente stabilito che il concorso dello Stato può essere concesso anche quando si tratti della sostituzione integrale o parziale di una linea disastata con altra di diverso tipo e sistema, sentito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato (articolo 4).

Vengono stabilite le norme per la revisione dei concorsi accordati in dipendenza delle variazioni dei prezzi (articolo 5); quelle relative al fatto che la concessione dei concorsi previsti dalla presente legge esclude il diritto del concessionario di qualsiasi compenso eventualmente spettante a titolo di risarcimento danni di guerra (articolo 6); le modalità relative alla contabilità dei lavori di ricostruzione (articolo 7); la possibilità di concedere acconti nella misura massima di un decimo sul concorso totale accordato (articolo 8); alcune agevolazioni tributarie (articolo 9); e le modalità per il conguaglio con i concorsi già accordati mediante decreti legislativi precedenti (articolo 10).

In dipendenza dell'onere che si assume lo Stato per la ricostruzione delle linee di che trattasi, viene stabilito all'articolo 11 che, con decorrenza 1° gennaio 1950, lo Stato parteciperà ai prodotti netti delle ferrovie concesse.

Sono abrogati, nell'articolo 12, alcuni decreti luogotenenziali riguardanti la materia, mentre nell'articolo 13 viene stabilita la composizione della Commissione che dovrà pronunciarsi sulle modalità della concessione, della misura e della revisione dei concorsi in oggetto (articolo 14).

Dopo ampia discussione, la Commissione ha ritenuto di proporre all'unanimità, un emen-

damento relativo alla composizione della Commissione interministeriale, di cui all'articolo 13. Si propone cioè di aggiungere ai membri elencati in questo articolo, anche un rappresentante delle Aziende municipalizzate e uno delle Società concessionarie private, un rappresentante dei liberi professionisti in materia di trasporti ed un rappresentante del personale autoferrottramviario.

Nell'articolo 15 sono fissate le modalità relative al trasferimento dei 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; e, mediante l'articolo 16, si intende provvedere all'organizzazione centrale e periferica, necessaria per l'applicazione delle disposizioni contenute nel presente disegno di legge.

Si reputa poi opportuno precisare che, per effetto delle provvidenze previste dalla legge in esame, si renderà necessario da parte del Ministero dei trasporti di intensificare ed approfondire le mansioni di sindacato finanziario sulle Aziende concessionarie che beneficieranno dei conseguenti finanziamenti statali. Per lo espletamento di tali aumentati compiti il Ministero dei Trasporti si avvarrà di due funzionari della Ragioneria generale dello Stato, che, per la specifica competenza acquisita in materia durante molti anni di lavoro, danno affidamento di un proficuo rendimento per l'attività di vigilanza finanziaria sulle spese ingenti dei lavori di ricostruzione.

All'uopo si propone che all'articolo 16 della legge si aggiunga il seguente comma: « I posti in soprannumero nel grado VI del ruolo del personale amministrativo dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione previsti nella nota c) della tabella I, allegata al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, sono aumentati di due unità da conferirsi, per inquadramento, a funzionari che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo stesso, ferme rimanendo tutte le norme contenute nel decreto legislativo medesimo ».

Si estende la concessione dei concorsi anche alla Ferrovia funicolare vesuviana, danneggiata dall'eruzione del 1944 (articolo 17); e anche su ciò, dopo breve discussione, la Commissione si è pronunciata favorevolmente.

Negli altri due articoli 18 e 19, sono trattati argomenti di minore importanza, se si esclude quello relativo all'esercizio della vigilanza e del Sindacato sulle Aziende municipalizzate e su quelle in maggioranza di proprietà del Comune, limitatamente a quanto attiene alle finalità del disegno di legge in esame. La Commissione ha brevemente discusso in merito; e infine è prevalso il concetto che lo Stato, attraverso il Ministero dei trasporti, ha bene il diritto di esercitare la vigilanza e il sindacato, limitatamente all'impiego dei concorsi accordati, anchese l'Azienda è municipalizzata.

Si ricorda, infine, che, come risulta dalla relazione ministeriale, il fabbisogno totale per la ricostruzione delle linee di trasporto, di cui al presente disegno di legge, può essere valutato in circa 40 miliardi; e siccome gli stanziamenti effettuati fino a tutto l'esercizio 1947-48 ammontano a circa 12 miliardi, rimane un ulteriore fabbisogno di circa 28 miliardi di lire, che potrà frazionarsi provvedendovi mediante stanziamenti annuali di bilancio o con leggi speciali secondo le possibilità finanziarie future dello Stato.

La Commissione rileva che nella Nota di variazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1948-1949, al n. 47, trovasi stanziata all'uopo la somma di lire 2.500.000.000 e che la Commissione delle Finanze e Tesoro ha richiamato l'attenzione sul fatto che entro questa somma dovranno essere contenuti i concorsi dello Stato per l'esercizio in corso, salvo quanto potrà eventualmente essere disposto da leggi speciali.

La Commissione ha, inoltre, unanimamente fatto presente al Ministro dei trasporti che sarà molto utile, anche ai fini dell'applicazione del presente disegno di legge, l'urgente costituzione del Consiglio Superiore dei Trasporti, il quale dovrà coordinare tutti i servizi di trasporto di qualunque tipo, nella maniera più economica e razionale.

Onorevoli senatori. La Commissione ritiene che il presente disegno di legge, diretto ad agevolare la riattivazione ed il razionale ripristino della normale efficienza dei pubblici servizi di trasporto, meriti la vostra approvazione.

FOCACCIA e TOMMASINI, relatori.

DISEGNO DI LEGGE  
DEL GOVERNO

Riattivazione dei pubblici servizi di trasporto  
concessi all'industria privata.

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 reversibili 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.

DISEGNO DI LEGGE  
DELLA COMMISSIONE

Concorso dello Stato per la riattivazione  
dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

Art. 1.

*Identico.*

Art. 2.

*Identico.*



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 od in maggioranza di proprietà del Comune, può essere accordato, per le riparazioni degli impianti fissi non reversibili 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 reversibili 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 disastata con altra di diverso tipo e sistema salvo, per la nuova concessione allo stesso concessionario, il parere del

Art. 3.

*Identico.*

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, fermo restando l'eventuale diritto al risarcimento dei danni di guerra.

*Identico.*

Art. 4.

*Identico.*

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 reversibili 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 reversibili 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

Anche per tali casi valgono le disposizioni degli articoli 1 e 2.

#### Art. 5.

*Identico.*

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. 6.

*Identico.*

Qualora i concessionari avessero già percepito indennizzi per danni di guerra, il relativo ammontare andrà detratto dal contributo.

*Identico.*

#### Art. 7.

*Identico.*

## 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 rilasciarsi 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 stati 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, nu-

## Art. 8.

*Identico.*

## Art. 9.

*Identico.*

## Art. 10.

*Identico.*

mero 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 1° 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 1° 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.

#### Art. 11.

*Identico.*

#### Art. 12.

*Identico.*



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

## Art. 13.

*Identico.*

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;

un rappresentante delle aziende municipalizzate;

un rappresentante delle imprese private concessionarie;

un rappresentante dei liberi professionisti in materia di trasporti;

un rappresentante del personale autoferrotramviario.

*Identico.*

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, che avranno voto consultivo.

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 perchè fortemente disastriati, 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 disastriate, 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 disastriata 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;

*Identico.*

Art. 14.

*Identico.*

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, reversibili 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 1° 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'Avventiziato, di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, di personale statale non di ruolo esperto nelle costruzioni anzidette.

Art. 15.

*Identico.*

Art. 16.

*Identico.*

*Identico.*

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'ar-

*Identico.*

I posti in soprannumero nel grado VI del ruolo del personale amministrativo dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione previsti nella nota c) della tabella I<sup>a</sup>, allegata al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, sono aumentati di due unità da conferirsi, per inquadramento, a funzionari che si trovino nelle condizioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo stesso, ferme rimanendo tutte le norme contenute nel decreto legislativo medesimo.

*Identico.*

**Art. 17.**

*Identico.*

**Art. 18.**

*Identico.*

**Art. 19.**

*Identico.*

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*.

Art. 20.

*Identico.*