

(N. 228)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(CORBELLINI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PELLA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 GENNAIO 1949

Contributi nelle spese di sorveglianza governativa  
per i servizi pubblici di trasporto soggetti a concessione o autorizzazione

ONOREVOLI SENATORI. — Le ferrovie pubbliche, le tramvie a trazione meccanica, e in genere i servizi pubblici di trasporto in concessione all'industria privata sono soggetti al pagamento di un contributo nelle spese relative alla sorveglianza, sull'impianto e sull'esercizio dei servizi medesimi, affidata al Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione).

La misura di tali contributi, ragguagliati nella maggior parte dei casi alla lunghezza delle linee, è stabilita nei relativi atti di concessione, ai quali fanno generalmente rinvio le disposizioni di legge che ne rendono obbligatoria la corresponsione. Così per le ferrovie, comprese le funicolari terrestri, e per le linee di navigazione interna provvedono gli articoli 9 e 199 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447; per le tramvie l'articolo 272 dello stesso testo unico; per le filovie l'articolo 1, comma quinto, del decreto-legge 14 luglio 1937, n. 1728; per le funivie e gli ascensori pubblici l'articolo 9 della legge 23 giugno 1927, n. 1110; per le slittovie, sciovie e altri mezzi di tra-

sporto terrestri a funi senza rotaie l'articolo 5 del decreto-legge 7 settembre 1938, n. 1696.

La misura dei contributi posti a carico dei concessionari degli autoservizi di linea (autolinee) per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli, è invece direttamente stabilita dall'articolo 26 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, il quale dispone che essi siano corrisposti in ragione di lire 0,012 per ogni chilometro di percorrenza complessiva desunta dagli atti di concessione. Per gli autoservizi urbani, che si svolgono nell'interno dell'abitato, il secondo comma dello stesso articolo dispone che il contributo sia ridotto alla metà per la parte di percorrenza che eccede un milione di chilometri all'anno.

Vi sono dei servizi (ferrovie private, binari di raccordo industriali e servizi pubblici automobilistici per trasporto di merci), per i quali non è prevista la corresponsione di alcun contributo. Ma anche i servizi assoggettati al contributo sono gravati in misura differente: ad esempio per le ferrovie di più antica concessione è determinata, nei relativi atti, una quota di lire 50 al chilometro, mentre per le

più recenti è stabilito l'importo di lire 100 al chilometro.

Si rende pertanto necessario disciplinare organicamente l'intera materia, disponendo il pagamento del contributo per tutti i servizi di trasporto sui quali si esercita la sorveglianza governativa perchè soggetti a concessione (e quindi anche i servizi automobilistici per trasporto merci) o ad autorizzazione (ferrovie private e binari di raccordo), e determinando le relative quote in modo uniforme per tutti i servizi della stessa categoria.

Nell'occasione, inoltre, in considerazione del forte aumento verificatosi nelle spese per la sorveglianza governativa, sarà da aggiornare l'importo dei contributi, per portarli ad una misura il più possibile adeguata alla entità delle spese anzidette. In proposito si ritiene che possa moltiplicarsi per venti volte l'ammontare dei contributi attualmente corrisposti. Una maggiorazione più elevata non è consigliabile, poichè riuscirebbe troppo onerosa per questi servizi, che si svolgono attualmente in condizioni di grave deficitarietà.

Secondo le cennate direttive di massima si è predisposto l'allegato schema di disegno di legge, nel quale sono stati adottati i seguenti criteri particolari:

1° si è aumentato a 20 volte l'importo attuale del contributo nelle spese di sorveglianza sull'esercizio corrisposto dalle ferrovie pubbliche, dalle tramvie e dalle filovie. La misura attuale è infatti di lire 100 a chilometro per le ferrovie, di lire 50 a chilometro per le tramvie e le filovie extraurbane, di lire 25 a chilometro per le tramvie e filovie urbane. Detti importi sono stati elevati, rispettivamente a lire 2.000, a lire 1.000 e a lire 500 per chilometro. Per le tramvie urbane, fruente dei benefici previsti dal decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1406, e che in base all'articolo 4 del decreto medesimo sono soggette alla vigilanza e al sindacato di questo Ministero, secondo le norme del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, con parificazione piena, quindi, alle tramvie extraurbane, si dichiara applicabile la misura stabilita per dette tramvie extraurbane (articolo 1);

2° per quanto riguarda i servizi di navigazione interna, è da tener presente che questi corrispondono il contributo nella misura fissa

di lire 2.000 l'anno indipendentemente dalla lunghezza. Poichè l'estensione media dei percorsi di ciascuno di tali servizi, quale risulta dai rispettivi atti di concessione, è di 30 chilometri, ne risulta una quota chilometrica media di lire 66, che moltiplicata per venti, come per gli altri servizi di trasporto, dà un importo chilometrico annuo di lire 1.320, che si è ritenuto opportuno di arrotondare a lire 1.500, cifra intermedia tra quella come sopra proposta per le ferrovie (lire 2.000) e per le tramvie e filovie extraurbane (lire 1.000);

3° analogo criterio è stato seguito per le funicolari terrestri e per quelle aeree (funivie). Le prime sono attualmente soggette al contributo nella misura unica di lire 600; mentre la lunghezza varia da un minimo di chilometri 0,120 a un massimo di chilometri 2,366. Poichè la lunghezza media è di chilometri 0,7, il contributo corrisposto è in media di lire 850 al chilometro. Moltiplicata anche in questo caso per il coefficiente 20, la nuova misura del contributo ascenderebbe a lire 17.000 a chilometro, che si propone di portare a lire 20.000, data la importanza dei relativi impianti che, per le loro caratteristiche, sono sottoposti, nell'interesse della sicurezza dell'esercizio, a una vigilanza particolarmente accurata. E poichè la maggior parte degli impianti stessi ha una lunghezza inferiore a un chilometro, occorrerà stabilire un minimo per ciascuna linea, che si propone in lire 15.000. La stessa situazione si verifica per le funivie (funicolari aeree), che corrispondono la somma a corpo di lire 2.000, indipendentemente dalla lunghezza. Anche qui la estensione varia da un minimo di chilometri 0,202 a un massimo di chilometri 7,635, con una media di chilometri 2,250, cui corrisponde un contributo chilometrico medio di lire 880. Moltiplicato per 20, tale contributo corrisponde a lire 17.400. al chilometro che, per le stesse ragioni indicate per le funicolari terrestri, si propone di arrotondare a lire 20.000. Analogamente a quanto proposto per le funicolari sarebbe da stabilire anche in questo caso un minimo di lire 15.000 per impianto;

4° le slittovie, sciovie e simili impianti, che presentano una importanza e una pericolosità molto inferiore alle funicolari e alle funivie, sono attualmente soggette al contri-

buto di lire 200 se solo in salita e di lire 300 se anche in discesa. Sembra opportuno unificare tali quote, nella media di lire 250 per impianto, dato che gli oneri di vigilanza non variano sensibilmente in relazione al tipo dell'impianto stesso. E poichè per le loro caratteristiche questi mezzi di trasporto non possono superare determinati limiti di lunghezza, si ritiene di dover mantenere l'attuale sistema forfettario, salvo l'aggiornamento della tariffa che, in base al coefficiente di maggiorazione 20, adottato per gli altri sistemi di trasporto, farebbe ascendere il contributo a lire 5000 per impianto;

5° identica è la situazione degli ascensori in servizio pubblico, che corrispondono attualmente il contributo fisso di lire 200 per impianto. Con l'applicazione del ripetuto coefficiente 20, esso verrebbe ad ammontare a lire 4.000 per impianto.

Per le filovie, come per gli altri servizi di trasporto di cui ai numeri dal 2° al 5°, si provvede nei sensi su espressi con l'articolo 2 del predisposto schema;

6° in conformità di quanto già stabilito per la maggior parte dei servizi attualmente assoggettati al contributo, si dispone con l'articolo 3 dello schema che le quote come sopra stabilite per la sorveglianza sull'esercizio siano raddoppiate durante la costruzione degli impianti fissi. Si è ritenuto inoltre opportuno aggiungere che le quote stesse sono triplicate durante la costruzione, quando sia accordata la sovvenzione o altro concorso governativo per la esecuzione dei lavori, dato che in questi casi gli oneri di sorveglianza vengono ad essere aumentati per la necessità di provvedere anche all'accertamento dei quantitativi di lavori eseguiti e alla liquidazione degli acconti e dei saldi dei concorsi dello Stato, in relazione allo sviluppo dei lavori stessi. Si è inoltre estesa la disposizione anche alla sorveglianza sui lavori di ricostruzione delle linee distrutte o danneggiate dalla guerra, nella considerazione che in questo caso i compiti di vigilanza non sono sostanzialmente diversi da quelli espletati per le linee di nuova costruzione;

7° le ferrovie private di seconda categoria e i binari di raccordo di stabilimenti industriali non sono attualmente soggetti, come già detto, ad alcun pagamento. Poichè

tuttavia anche su questi impianti (ad eccezione dei binari di raccordo con le stazioni della rete ferroviaria dello Stato, quando sono esercitati direttamente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e non interessano strade pubbliche o private) si esercita il controllo dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, si è stabilito il relativo contributo con l'articolo 4 dello schema, nella stessa misura richiesta per le ferrovie pubbliche, e cioè in lire 2.000 a chilometro, col minimo di lire 1.500, dato che sono numerosissimi i tronchi limitati a una lunghezza di poche centinaia di metri;

8° quanto alle autolinee per trasporto di persone, bagagli e pacchi agricoli, nella considerazione che l'importo del contributo di lire 0,012 per ogni chilometro di percorrenza annuo è stato stabilito — come si è più sopra accennato — con provvedimento abbastanza recente (legge 28 settembre 1939, n. 1822), si propone la misura di lire 0,20 per ogni chilometro della percorrenza complessiva risultante dagli atti di concessione, nonostante che tale quota sia lievemente inferiore a quella di lire 0,24 a chilometro che si avrebbe ove anche in questo caso si applicasse il coefficiente 20 di maggiorazione. Ciò anche per non gravare eccessivamente questa particolare attività di trasporto, che è già sottoposta, per i biglietti rilasciati, all'imposta generale sulla entrata recentemente aumentata al 4 per cento, alla tassa di bollo, pure recentemente accresciuta dal 2 al 3 per cento;

9° i pubblici servizi di linea per trasporti merci con autoveicoli richiedono una vigilanza meno complessa di quella necessaria per gli analoghi autoservizi per trasporto di persone, e pertanto con l'articolo 6 dello schema si è fissato il relativo contributo in lire 0,15 per ogni chilometro della percorrenza complessiva desunta dagli atti di concessione;

10° data l'opportunità di far coincidere l'applicazione dei nuovi contributi con l'inizio dell'anno solare, al quale essi sono rapportati, si è fissata all'uopo la data 1° gennaio 1949 (articolo 7), stabilendo inoltre che i contributi siano corrisposti anche per i servizi esercitati di fatto in pendenza della regolarizzazione delle concessioni.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

I contributi nelle spese di sorveglianza governativa dovuti per l'esercizio delle ferrovie delle tramvie in applicazione degli articoli 199 e 272 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie a trazione meccanica, sono stabiliti nella seguente misura:

ferrovie pubbliche	L.	2.000 a chilometro
tramvie extraurbane	L.	1.000 a chilometro
tramvie urbane . . .	L.	500 a chilometro

Per le tramvie urbane di cui al decreto legislativo 12 dicembre 1947, n. 1406, si applica la misura stabilita per le tramvie extraurbane.

## Art. 2.

Per i sottoindicati servizi pubblici di trasporto, concessi o autorizzati a favore dell'industria privata, i contributi nelle spese di sorveglianza governativa sull'esercizio sono stabiliti nella seguente misura:

filovie extraurbane . . .	L.	1.000 a chilometro
filovie urbane . . . . .	L.	500 a chilometro
servizi di navigazione interna . . . . .	L.	1.500 a chilometro
funicolari terrestri . . .	L.	20.000 a chilometro col minimo di . . . L. 15.000
funicolari aeree (funivie)	L.	20.000 a chilometro col minimo di . . . L. 15.000
slittovie, sciovie, seggiovie e simili,		lire 5.000 per ciascun impianto;
ascensori in servizio pubblico		lire 4.000 per ciascun impianto.

## Art. 3.

Durante la costruzione degli impianti fissi i contributi di cui agli articoli precedenti sono raddoppiati; e sono triplicati se per i relativi lavori sia accordata la sovvenzione o altro concorso dello Stato. Analoghe maggiorazioni sono stabilite per la sorveglianza durante la ricostruzione di linee o tratti di linee distrutti o danneggiati dalla guerra.

## Art. 4.

Per le ferrovie private di seconda categoria e per i binari di raccordo di stabilimenti industriali è dovuto un contributo nelle spese di sorveglianza governativa nella misura annua di lire 2.000 a chilometro, con un minimo di lire 1.500.

Sono esclusi dall'applicazione del contributo i binari di raccordo fra le stazioni della rete delle ferrovie dello Stato e gli stabilimenti industriali, quando al loro esercizio provveda direttamente l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, e sempre quando non interessino strade pubbliche e private.

## Art. 5.

Il contributo nelle spese di sorveglianza dovuto dai concessionari di pubblici servizi automobilistici per trasporto di persone, bagagli e pacchi agricoli (autolinee), a norma dell'articolo 26 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, è elevato a lire 0,20 per ogni chilometro della percorrenza complessiva desunta dagli atti di concessione, salvo la riduzione alla metà per i servizi urbani, nei limiti indicati dal comma secondo dello stesso articolo 26.

## Art. 6.

Per i servizi pubblici di linea per trasporto merci con autoveicoli, concessi in applicazione della legge 20 giugno 1935, n. 1349, è dovuto il contributo nelle spese di sorveglianza governativa nella misura di lire 0,15 per ogni chilometro della percorrenza complessiva desunta dagli atti di concessione.

## Art. 7.

I contributi di cui agli articoli precedenti hanno decorrenza dal 1° gennaio 1949 e sono dovuti anche per i servizi esercitati di fatto in pendenza della regolarizzazione della concessione.

Quelli attualmente applicati in misura minore sono aumentati con la stessa decorrenza sino all'importo stabilito nei detti articoli.