

(N. 1065-C)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 21 febbraio 1951
modificato dalla Camera dei deputati nella seduta del 6 maggio 1952 (V. Stampato N. 1869)

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro delle Finanze

e col Ministro di Grazia e Giustizia

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA
L' 8 MAGGIO 1952

Comunicata alla Presidenza il 29 maggio 1952

Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie
e di altre linee di trasporto in regime di concessione.

ONOREVOLI SENATORI. — Gli emendamenti portati dalla Camera dei deputati alla legge sull'ammodernamento delle ferrovie concesse, già approvati dal Senato in seduta plenaria del 9 febbraio 1951, non toccano gli scopi fondamentali ed il significato economico della legge, già illustrati nella precedente mia relazione (1): anzi è da riconoscere che gli emendamenti stessi concorrono a rendere più facilmente operante il provvedimento e ad assicurare una più rigida applicazione.

Si può asserire che la modifica fondamentale è quella introdotta all'articolo 3 del disegno di legge, nel senso di ridurre il numero di annualità del contributo statale da 35 a 6, rendendo così più efficiente l'intervento finanziario dello Stato, sia perchè tale intervento è facilmente scontabile con operazioni a medio termine, sia perchè è resa minima la perdita per l'eventuale differenza dei tassi di sconto, e cioè tra quello ufficialmente ammesso del 6,5 per cento e quello effettivamente applicato dall'istituto bancario che effettua l'operazione.

Questa modifica non era forse matura un anno fa, al tempo della discussione della legge al Senato; in quanto si è reso necessario un riesame di tutta la materia insieme al Ministero del tesoro ed un'evoluzione dei concetti che, in sede di elaborazione del provvedimento, avevano ispirato la forma del contributo statale in 35 annualità.

Poichè già tale convenienza a ridurre il numero di annualità era stata avvertita in seno a questa Commissione e poichè tale tendenza non fu accettata in seduta plenaria per ragioni oggi superate, non vi è che da rallegrarsi che in sede di discussione della legge alla Camera dei deputati, si sia giunti a tale miglioramento in accordo con il Ministero del tesoro.

AmMESSO quest'emendamento fondamentale, che comporta un onere per il Tesoro più concentrato nel tempo, è naturale stabilire in termini precisi i limiti d'impegno del Ministero dei Trasporti lasciando inalterata l'annualità di lire 400 milioni già stanziata nell'esercizio 1952-53. Di qui l'altro emendamento importante introdotto in tal senso all'articolo 17.

(1) Cfr.: *Atti del Senato: Disegni di legge e relazioni, 1948-51*. n. 1065-A.

Si deve al riguardo rilevare che lo stanziamento complessivo ripartito in quattro esercizi (1952-53 al 1955-56) che somma al totale di 3 miliardi, non sembra sufficiente alle necessità del completo ammodernamento: ma è certamente tale da consentire un programma di lavori esteso alle necessità più urgenti dei servizi nelle peggiori condizioni tecniche ed economiche.

Inoltre l'aumentata efficienza del contributo governativo ha permesso di rendere più rigida, in alcuni punti, la formulazione della legge nel senso di accrescere le facoltà d'iniziativa del Governo nella pratica applicazione della legge medesima.

Tre sono gli emendamenti principali introdotti secondo questo concetto, e precisamente all'articolo 1, all'articolo 2, e all'articolo 8.

Come si ricorderà l'articolo 1 (che non esisteva nel testo governativo, in cui figurava come articolo 1 l'attuale articolo 2) riservava al Governo la facoltà di determinare per quali linee la legge dovesse applicarsi, ed inoltre stabiliva il principio che la soppressione di una linea dovesse comportare un'apposita legge.

Mentre quest'ultimo principio rimane invariato, il primo concetto introdotto dal Senato viene maggiormente sviluppato. Vengono cioè previsti tre casi:

a) di linee già sufficientemente moderne per cui sia sufficiente la rivalutazione delle sovvenzioni;

b) di linee per cui si ritiene indispensabile il rimodernamento entro un termine di tempo prestabilito;

c) di linee per cui si ritiene possibile la sostituzione con servizi automobilistici o filoviari paralleli.

È chiaro che questa nuova forma dell'articolo 1 comporta una maggior severità di giudizio verso le Aziende; in particolare tende ad evitare che molte Aziende si limitino a richiedere la rivalutazione delle sovvenzioni rinviando *sine die*, in attesa di epoca migliore, il rimodernamento: il che non può essere ammissibile data la nuova forma di finanziamento più efficace che notevolmente facilita il compito finanziario dei concessionari.

Inoltre le condizioni poste per il punto c), e cioè parità di condizioni tariffarie e di trat-

tamento del personale, mirano ad istituire un confronto più severo tra soluzioni ferroviarie ed automobilistiche, evitando che troppo ottimistiche previsioni facciano imprudentemente pendere la bilancia a favore di queste ultime.

Tutto ciò tenuto conto si può ritenere accettabile la nuova formulazione dell'articolo 1; si osserva che essa costituisce un compito di alta consistenza tecnica per l'Amministrazione, comportando per il Ministero l'impegno di istituire organi adeguati pari alla difficoltà del compito e che occorre fin d'ora prevedere.

Il secondo emendamento importante è quello dell'articolo 2, dove viene istituito un limite chilometrico per la rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio.

Il primitivo testo governativo stabiliva per la rivalutazione delle sovvenzioni un coefficiente numerico di 50. Oltre alla inopportunità di riconoscere in un provvedimento legislativo un rapporto di svalutazione della moneta, sussisteva l'inconveniente di escludere dalla sovvenzione governativa le linee per cui non vi era una quota di sovvenzione originaria riservata all'esercizio.

Per tale ragione il Senato ritenne opportuno togliere il coefficiente di rivalutazione, non ponendo alcun limite alle sovvenzioni di esercizio ed ammettendone l'istituzione *ex-novo* per quelle linee che originariamente ne erano prive.

La Camera dei deputati invece, dopo aver promosso un apposito studio delle linee concesse oggetto dei provvedimenti, ha ritenuto opportuno stabilire ancora un limite, non più come coefficiente di rivalutazione ma come sovvenzione chilometrica; in ogni caso, rifacendosi cioè ai principi giuridici del testo unico e della legge 2 agosto 1929 n. 2150. Tali limiti sono lire 800.000 al chilometro, nel periodo transitorio pre-rimodernamento, lire 600.000 al chilometro a rimodernamento effettuato; lire 1.400.000 (previo provvedimento interministeriale) per linee dell'Italia meridionale e insulare aventi spiccato carattere sociale e per cui non si presenta possibile la sostituzione con autoservizi. La rivalutazione delle sovvenzioni oltre i limiti stabiliti richiede un'apposita legge.

L'introduzione di questi limiti chilometrici nell'articolo 2 sembra, per vari motivi opportuna; soprattutto perchè rende possibile una

previsione abbastanza sicura dell'onere complessivo da sostenersi dall'Erario per le sovvenzioni d'esercizio, onere da aggiungersi ai limiti d'impegno per i contributi fissati in modo preciso all'articolo 17; inoltre perchè rende possibile una discriminazione fra Aziende economiche ed antieconomiche, pur con la dovuta considerazione per le reti meridionali.

Si tenga conto che il limite normale di lire 600.000 al chilometro corrisponde a 52 volte il limite massimo di lire 11.500 al chilometro ammesso dall'articolo 35 del testo unico e dall'articolo 1 del regio decreto legge 2 agosto 1929, n. 2150.

L'altro emendamento importante è infine all'articolo 8 e costituisce una logica conseguenza del punto *b*) dell'articolo 1.

Si deve premettere che l'intervento finanziario dello Stato per il rimodernamento delle linee, è totale, sia pure attuato con forma diversa per le due quote in cui viene suddivisa la spesa totale. Infatti alla quota del 50 per cento (o del 75 per cento) lo Stato concorre con i contributi sessennali già illustrati; per la rimanente quota del 50 per cento (o del 25 per cento) con la parte di sovvenzione d'esercizio riservata agli interessi, ammortamento o rinnovamento degli impianti o materiali non coperti dai contributi (voci *c*, *d*, *f* dell'articolo 6); inoltre lo Stato interviene a sanare il debito attuale (voce *h*).

Data la forma di finanziamento, e dato il termine di tempo, stabilito dalla Commissione, in cui il risanamento della linea deve essere compiuto, non può ammettersi che il concessionario che abbia avuto il beneficio della rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio si esima dal portare a compimento i provvedimenti di rimodernamento prescritti. Una volta ammesso questo principio e per assolvere allo scopo preciso della legge di rimettere in efficienza i servizi, è inutile prolungare situazioni penose senza scopo, e non resta pertanto che dichiarare decaduto il concessionario (salvi sempre i diritti spettantegli a norma dei successivi articoli 14 e 15) permettendo al Ministero un riesame completo della situazione della linea.

I tecnici del Ministero dovranno operare in modo di raggiungere un effettivo e stabile po-

tenziamento dei servizi e non di attuare provvedimenti di ripiego con cui tenere ancora artificialmente in piedi delle situazioni che sono superate e che non hanno possibilità di ripresa.

In sostanza si vuole stabilire che questa legge è un ultimo tentativo per rimettere in piedi queste linee sotto l'attuale regime di concessione: rimanendo senza esito questo tentativo lo Stato si riserva la facoltà di ricorrere a soluzioni diverse (vedi articolo 6 e 7 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, a cui fa riferimento l'articolo 14, e che prevedono forme di gestione statale).

Sotto questi punti di vista, e tenendo conto che tale emendamento rafforza la possibilità di applicazione della legge, l'emendamento stesso è da ritenersi accettabile.

Come già si è detto gli altri emendamenti sono conseguenti o secondari. Li elenchiamo brevemente con la numerazione del testo della Camera:

Art. 1. - Già trattato. Per la rappresentanza regionale in seno alla Commissione interministeriale si veda l'articolo 10;

Art. 2. - Già trattato;

Art. 3. - Già trattato per quanto riguarda il primo comma (contributi in 6 anni anziché 35).

Come conseguenza del nuovo sistema di finanziamento, si rende necessario un emendamento al terzo comma: non vi è ragione che gli impianti passino in proprietà dello Stato prima della scadenza delle concessioni (se non per la parte coperta dai contributi - vedi articolo 16 ultimo comma), mentre nulla è innovato per il materiale rotabile.

Art. 5. - L'ultimo comma viene aggiunto per conservare allo Stato la facoltà di nominare sindaci nei Consigli d'Amministrazione;

Art. 6. - Variazioni di date;

Art. 7. - Il primo comma riguarda una correzione formale, per togliere l'equivoco del pagamento a trimestri posticipati, che può essere concesso solo per la sovvenzione d'esercizio, ma non per i contributi di cui all'articolo 3, che sono calcolati per quote sessennali posticipate.

il secondo comma è invariato;

il terzo comma facilita i pagamenti parziali, specie nel caso di materiale rotabile;

il quarto comma è invariato per quanto riguarda i contributi di cui all'articolo 3.

il quinto comma riguarda il debito passato non sanato dai sussidi integrativi.

Per sanare tale debito una volta per sempre (si ricorda che tale debito è quasi per intero verso le F. S., per energia elettrica o servizio cumulativo, o verso l'I.N.P.S.) viene stabilito, *d'accordo con il Ministero del Tesoro*, di trasformare le quote di sovvenzione (venticinquennali secondo il successivo articolo 9) in quote sessennali, allo scopo di facilitarne lo sconto o direttamente o tramite operazioni finanziarie a medio termine;

Art. 8. - Già trattato;

Art. 9. - Venuto meno il principio delle sovvenzioni trentacinquennali, non è più necessario prolungare le concessioni di 35 anni. Un prolungamento è comunque necessario ed è legato alla garanzia dello Stato di cui all'articolo 12. Si è fissato il prolungamento della concessione in 25 anni, per le ragioni esposte a proposito dell'articolo 12;

Art. 10. - L'integrazione della Commissione con rappresentanti regionali è limitata a quelle regioni per cui l'ordinamento regionale sia effettivamente vigente.

È inoltre prevista una unificazione delle procedure rispetto all'articolo 4 della legge n. 410, trattandosi di vero e proprio rimodernamento anziché ricostruzione: nei casi verificatisi finora l'approvazione dei progetti e degli atti di concessione da parte del Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha provocato gravi ritardi e si è rivelato superfluo dato che quel Consesso è composto in gran parte di persone che già fanno parte della Commissione interministeriale di cui al precedente articolo;

Art. 12. - Il numero di anni per cui lo Stato può concedere la garanzia non può essere superiore al numero di anni per cui è prorogata la concessione, dovendo la garanzia esplicitarsi nelle sovvenzioni di esercizio. A sua volta la durata della concessione non può essere inferiore al periodo di ammortamento economico degli impianti e del materiale rotabile che oggi può valutarsi all'incirca in *25 anni*;

Art. 14. - È stato aggiunto il riferimento all'articolo 7 del decreto legislativo 10 luglio

1947 per togliere ogni dubbio sulla facoltà per lo Stato di procedere alla gestione diretta o a mezzo F. S. di linee il cui concessionario sia stato dichiarato decaduto;

Art. 16. — Al primo comma: l'aggiunta del riferimento all'articolo 3 terzo comma toglie ogni dubbio sul fatto che il materiale rotabile, alla fine delle 6 annualità, è di proprietà dello Stato per la parte pagata dai contribuiti.

Al secondo comma la sostituzione di « sovvenzioni » con « contributi » corregge un errore materiale sfuggito nelle precedenti discussioni.

All'ultimo comma si prevede la reversibilità degli impianti in caso di riscatto, mentre nulla è innovato per la scadenza (articolo 186 del testo unico) ed in caso di decadenza valgono gli articoli 14 e 15 e comunque l'articolo del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150;

Art. 17. — Già trattato;

Sono inoltre stati aggiunti due articoli:

Art. 11. — Con cui si prolungano di tre anni i posti in soprannumero negli organici del personale dell'Ispettorato M.C.T.C. giusti-

ficandoli con il maggior lavoro inerente alla presente legge;

Art. 20. — Con cui i benefici si estendono alle Aziende di navigazione lagunare di Venezia. (A.C.N.I.L. e Soc. Veneta).

* * *

Onorevoli Senatori,

L'esame fatto degli emendamenti apportati allo schema di provvedimento dall'altro ramo del Parlamento e che sono frutto di un accurato studio dell'importante problema sul quale fu ripetutamente sentito il parere anche di esperti del Senato, ci fa concludere che essi rappresentano un perfezionamento sostanziale alle modalità di esecuzione della legge senza modificarne gli scopi essenziali.

Pertanto ritengo, a nome della 7^a Commissione che ho l'onore di presiedere di proporre al Senato l'approvazione integrale degli emendamenti approvati dalla Camera dei deputati.

CORBELLINI, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

Art. 1.

Il Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, di cui farà parte un rappresentante della Regione interessata, designato dalla Giunta regionale, e tenuto anche conto delle funzioni economico-sociali delle singole linee, determina quali ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione possano essere risanate mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti, del materiale rotabile o del sistema di trasporto.

La eventuale soppressione della linea considerata non suscettibile di risanamento deve essere disposta con apposita legge.

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

Il Ministero dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410, integrata a termini dell'articolo 10 della presente legge, e tenuto conto anche delle funzioni economico-sociali delle singole linee determina:

a) quali ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, essendo già esercitate con mezzi sufficientemente moderni tali da soddisfare le esigenze di pubblico interesse, debbano essere risanate mediante l'adeguamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge, senza far luogo ai provvedimenti di cui al successivo articolo 3;

b) quali ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, debbano essere risanate entro un congruo termine di tempo (in ogni caso non superiore a tre anni dalla data di deliberazione della Commissione competente) mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti e del materiale rotabile o del sistema di trasporto, usufruendo dei benefici di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge:

c) per quali linee o tronchi di linee ferroviarie o tramviarie possa farsi luogo alla sostituzione dei servizi su rotaia, alle stesse condizioni tariffarie, con servizi stradali paralleli, facendo salva la permanenza dei diritti acquisiti, sia per la retribuzione che per la stabilità dell'impiego e la previdenza del personale che verrà utilizzato e al quale si ricorrerà per il nuovo servizio con assoluto carattere di priorità. Il confronto economico fra il sistema attuale ed il nuovo dovrà tener conto della permanenza del trattamento sindacale di cui sopra.

Identico.

Art. 2.

Per l'adeguamento alle mutate condizioni economiche dell'esercizio delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, comprese 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. 2.

Identico.

Identico.

La nuova sovvenzione avrà decorrenza dal 1° luglio 1952 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 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 1952 e per la residua durata della concessione.

La sovvenzione d'esercizio variata a norma del presente articolo non potrà superare il limite massimo di lire 800.000 al chilometro entro il termine di tempo di cui all'articolo 1, lettera b) e di lire 600.000 dopo tale termine e in ogni altro caso previsto dall'articolo 1.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del tesoro, tali limiti potranno essere elevati, in via eccezionale, fino a lire 1.400.000 al chilometro per linee dell'Italia meridionale ed insulare che rivestano particolare importanza sociale e che non possano in alcun modo rientrare fra quelle previste alla lettera c), del precedente articolo 1.

Art. 3.

Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti o del materiale rotabile, nonchè per la trasformazione di ferrovie in tramvie, di tramvie in ferrovie e di ferrovie o tramvie in filovie, può essere accordato un contributo dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a 35. Tali annualità saranno determinate al tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, ed, in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, in modo da corrispondere, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile sia per gli impianti che per il materiale rotabile e di esercizio.

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.

Art. 4.

Le ferrovie e tramvie extraurbane, ammesse alle provvidenze previste dagli articoli 2 e 3 della presente legge, non potranno

L'adeguamento delle sovvenzioni, oltre i limiti massimi suddetti, deve essere disposto con apposita legge.

Art. 3.

Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, mediante l'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti o del materiale rotabile, nonchè per la trasformazione di ferrovie in tramvie, di tramvie in ferrovie e di ferrovie o tramvie in filovie, può essere accordato un contributo dello Stato in annualità posticipate, per un numero non superiore a sei. Tali annualità saranno determinate al tasso ufficiale di sconto, aumentato di due punti, ed in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, in modo da corrispondere, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile sia per gli impianti che per il materiale rotabile e di esercizio.

Identico.

Allo scadere del periodo per il quale viene accordato il contributo, il materiale rotabile e di esercizio passa in proprietà dello Stato per una aliquota corrispondente al rapporto fra il valore capitale del contributo accordato e la spesa riconosciuta ammissibile per il suo acquisto.

Il materiale rotabile e d'esercizio, per le quote in proprietà dello Stato, rimane in uso gratuito al concessionario per tutta la durata della concessione, con obbligo del concessionario medesimo di mantenimento in efficienza e di ripristino in caso di distruzione, non dovuta ad eventi bellici.

Art. 4.

Identico.

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 concessionario, 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 uff-

Art. 5.

Identico.

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 1952, per la parte non coperta dai sussidi integrativi di esercizio, i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

Le disposizioni di cui al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1042, si applicano, per la residua durata della concessione, alle Aziende che fruiscono delle provvidenze recate dalla presente legge.

Art. 6.

Identico.

ciale di sconto, aumentato di due punti 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 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 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) l'importo annuo presunto delle spese dell'esercizio;

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.

In base alle risultanze del piano finanziario anzidetto saranno determinate:

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.

Identico:

a) *identico;*

b) *identico;*

Identico:

c) *identico;*

d) *identico;*

e) *identico;*

f) *identico;*

g) *identico;*

h) la quota annua di ammortamento del disavanzo di puro esercizio riconosciuto ammissibile dal 1° gennaio 1948 al 30 giugno 1952 per la parte non coperta dai sussidi integrativi d'esercizio i quali non saranno ripetuti in applicazione dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

Identico:

1° *identico;*

2° *identico;*

Art. 7.

Le sovvenzioni accordate in applicazione dell'articolo 2 e i contributi previsti dall'articolo 6, comma secondo, numero 1°, della presente legge, 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 e gli importi di sovvenzioni assegnati per l'ammortamento dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 5, ultimo comma, e all'articolo 6, lettera *h*), possono essere messi a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1942, n. 1447.

Art. 8.

Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia di esercizio, di cui 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. Il Ministro dei trasporti è però autorizzato a disporre con provvedimento motivato che tali sovvenzioni siano sot-

Art. 7.

Le sovvenzioni d'esercizio, accordate a norma degli articoli 2, 5 e 6 della presente legge, possono essere corrisposte a trimestri posticipati.

Identico.

I contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 possono essere liquidati per quote non inferiori ad un decimo in proporzione dei lavori eseguiti o del materiale mobile e d'esercizio già costruito o approvvigionato.

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 1942, n. 1447.

Possono essere parimenti messe a disposizione per operazioni finanziarie le quote delle sovvenzioni di esercizio attribuite all'ammortamento dei disavanzi di cui all'articolo 5 secondo comma e all'articolo 6 lettera *h*), previa trasformazione in sei annualità posticipate della quota di sovvenzione anzidetta.

Art. 8.

Identico.

toposte ad ulteriore revisione allo scadere di un triennio successivo alla revisione come sopra disposta.

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 su 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. Ai fini della presente legge, della detta Commissione integrata da un rappresentante della Regione interessata, designato dalla Giunta regionale, faranno

Viene revocato il beneficio dell'adeguamento delle sovvenzioni di cui agli articoli 2, 5 e 6 ed è dichiarata, senz'altro, la decadenza della concessione, per il concessionario che non abbia attuato i provvedimenti di potenziamento tecnico ed economico approvati in base all'articolo 3 nel termine di tempo di cui alla lettera b) dell'articolo 1 della presente legge, salva la facoltà al Ministro dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale di cui all'articolo 10, di concedere una proroga per la durata non superiore ad un anno al termine anzidetto, qualora ricorrano, a suo giudizio, motivi di comprovata forza maggiore.

In caso di decadenza della concessione si applicano gli articoli 14 e 15 della presente legge.

Art. 9.

Per le ferrovie, le tramvie e le 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 a 25 anni, a partire dalla data di applicazione dei benefici stessi.

Identico.

Art. 10.

I provvedimenti per l'applicazione della presente legge saranno adottati dal Ministro dei trasporti su 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.

Ai fini della presente legge e qualora ricorrano argomenti interessanti regioni del territorio nazionale in cui già sia stato attuato l'or-

parte anche altri due funzionari, l'uno amministrativo e l'altro tecnico, del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ed altri quattro ingegneri esperti in materia di trasporti, di cui due scelti fra funzionari della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, più un rappresentante degli autotrasportatori, scelto dal Ministro dei trasporti, ed un altro rappresentante del personale autoferrotramviario.

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.

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.

dinamento regionale detta Commissione è integrata da un rappresentante della regione interessata, designato dalla Giunta regionale.

Sempre ai fini della presente legge, nonché ai fini della legge 14 giugno 1949, n. 410, nei casi in cui ricorra l'applicazione dell'articolo 4 della legge predetta, della Commissione, il parere della quale tiene luogo a quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici, faranno parte anche altri due funzionari, l'uno amministrativo e l'altro tecnico, del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, ed altri quattro ingegneri esperti in materia di trasporti di cui due scelti fra funzionari della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, più un rappresentante degli autotrasportatori scelto dal Ministro dei trasporti e due rappresentanti del personale autoferrotramviario.

Art. 11.

Il termine per il riassorbimento dei posti in soprannumero negli organici del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di cui all'articolo 2 della legge 5 giugno 1951, n. 519, è prorogato di un triennio.

Art. 12.

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 25 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.

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. 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 del Capo provvisorio dello Stato 10 luglio 1947, n. 787, salvo quanto disposto coi successivi articoli 13 e 14.

Art. 13.

Nel caso in cui, essendosi pronunciata la decadenza a norma dell'articolo 5 del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787, non si addivenga alla aggiudicazione della concessione a' sensi dell'articolo 6 di detto decreto, la concessione stessa, per le ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, può essere accordata alla Provincia, al Comune o al Consorzio dei Comuni interessati; quella delle funivie e funicolari 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

Identico.

Art. 13.

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 del Capo provvisorio dello Stato 10 luglio 1947, n. 787, salvo quanto disposto coi successivi articoli 14 e 15.

Art. 14.

Nel caso in cui, essendosi pronunciata la decadenza a norma dell'articolo 5 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 10 luglio 1947, n. 787, non si addivenga all'aggiudicazione della concessione, a' sensi dell'articolo 6 di detto decreto, e non si adottino uno dei provvedimenti previsti nell'articolo 7 del decreto medesimo, la concessione stessa, per le ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, può essere accordata alla Provincia, al Comune o al consorzio dei Comuni interessati; quella delle funivie e funicolari al Comune o al Consorzio dei Comuni interessati.

Identico.

Identico.

Stato ha diritto di recuperare le somme corrisposte o vincolate sulle sovvenzioni e sui contributi accordati in applicazione della presente legge.

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 dal Ministero dei trasporti sentita l'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 dallo Ispettorato generale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal nuovo 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.

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

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 a prezzo di stima, con deduzione dell'ammontare dei contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge, il

Art. 15.

Il valore di stima di cui all'articolo 7, comma secondo, lettera *b*) del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 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 14 il pagamento del prezzo di stima è a carico dell'ente concessionario. Il prezzo di stima è determinato dal Ministero dei trasporti sentita l'Intendenza di finanza. Esso ne dà comunicazione al nuovo concessionario, ed a quello decaduto a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento.

Identico.

Identico.

Art. 16.

Salvo quanto disposto dall'articolo 3, terzo comma, della presente legge, 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 a prezzo di stima, con deduzione dell'ammontare dei

materiale rotabile acquistato dal concessionario con le sovvenzioni medesime.

Il prezzo è determinato, in base al valore venale, dal Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sentita l'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 spetti.

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

Art. 16.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge sarà provveduto, per la gestione 1951-52, 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.

contributi accordati in applicazione dell'articolo 3 della presente legge, il materiale rotabile acquistato dal concessionario con i contributi medesimi.

Identico.

Identico.

Identico.

In caso di riscatto gli impianti eseguiti con i contributi di cui all'articolo 3 della presente legge, sono gratuitamente reversibili allo Stato, per la parte coperta dai contributi medesimi, e dalle sovvenzioni di esercizio già corrisposte, a norma dell'articolo 6, limitatamente alle quote attribuite all'ammortamento di detti impianti.

Art. 17.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 2 della presente legge, sarà provveduto con gli stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Per il pagamento dei contributi di cui all'articolo 3 della presente legge il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni entro il limite di lire 400 milioni nell'esercizio 1952-53, di lire un miliardo in ciascuno degli esercizi 1953-54 e 1954-55 e di lire 600 milioni nell'esercizio 1955-56.

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 per altri due anni, con decreto del Presidente della Repubblica da promuoversi di intesa tra il Ministro dei trasporti e quello del tesoro.

Art. 18.

Alle aziende esercenti pubblici trasporti urbani municipalizzati 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.

Le somme non impegnate in un esercizio finanziario potranno essere impegnate negli esercizi finanziari successivi.

Art. 18.

Identico.

Art. 19.

Identico.

Art. 20.

Le norme di cui alla presente legge, in quanto applicabili, si estendono anche all'Azienda di navigazione interna lagunare di Venezia ed alla Società veneta per il tratto Venezia-Fusina.