

(N. 1065)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(D'ARAGONA)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(PELLA)

col **Ministro delle Finanze**

(VANONI)

e col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(PICCIONI)

NELLA SEDUTA DEL 30 MAGGIO 1950

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

ONOREVOLI SENATORI. — Le ferrovie, le tramvie extraurbane e le altre linee di trasporto ad impianti fissi in regime di concessione all'industria privata attraversano una crisi gravissima non dovuta, in gran parte dei casi, a deficienza di traffico, che è intenso nonostante lo sviluppo degli altri mezzi di trasporto su strada, ma alle spese di esercizio che, pur con l'aumento delle tariffe, sono divenute di tale entità che non si riesce a fronteggiarle coi prodotti.

Tale fenomeno preoccupante e che va assumendo carattere sempre più grave, trae origine dall'alto costo dei combustibili, dell'ener-

gia elettrica ed in genere delle materie di consumo; dal fatto che gli impianti, tormentati dalla guerra, non hanno potuto essere rinnovati a tempo debito nelle parti sottoposte ad usura, ciò che ne diminuisce l'efficienza e rende necessaria una più costosa manutenzione, ed, infine, dagli oneri conseguenti alle provvidenze intervenute a favore del personale per adeguare gli stipendi e le paghe alla nuova situazione monetaria.

D'altra parte, ferrovie, tramvie e filovie extraurbane e funivie, con gestioni che si presentano antieconomiche per la passività dell'esercizio, non sempre sono sostituibili con

autolinee; infatti, quando soddisfano ad effettive correnti di traffico e quando la loro antieconomicità è determinata non dal pubblico che le diserti ma dall'alto costo dell'esercizio, non vi è dubbio che rispondano a necessità in atto, quali il trasporto di masse con utenti che beneficiano di tariffe preferenziali, od a ragioni d'indole morale, economica e politica connesse all'attività agricola, industriale o culturale di intere regioni ed alla loro situazione geografica.

In tali casi è da escludere ogni possibilità di soppressione del mezzo di trasporto ad impianti fissi perchè, anche a prescindere che le popolazioni non vi si adatterebbero e le contrasterebbero con ogni vigore, si correrebbe il rischio di compromettere o di arrestare lo sviluppo di regioni, specie di quelle meno provviste di risorse, che nella ferrovia o nella tramvia trovano il primo e più economico mezzo per i collegamenti ai centri urbani ed a quelli di lavoro e per gli sbocchi alla produzione locale.

E poichè la gestione di una linea può risultare attiva o meno passiva a seconda del sistema di esercizio, dei mezzi di trazione e dei tipi dei rotabili che vi si impiegano, occorre, quando ricorrano le circostanze che si sono messe in rilievo, operare per un abbassamento del coefficiente di esercizio, il che può ottenersi, ed in misura anche notevole, se alla trazione a vapore si sostituisca quella elettrica o motorizzata, se ad impianti superati nella tecnica si sostituiscano altri moderni, come quelli filoviari senza una strada propria, con attrezzature perfezionate, alleggerite, snellite e quindi economiche.

Ad un equilibrio tecnico ed economico non potrà, pertanto, pervenirsi se non potenziando e trasformando gli impianti antiquati ed in condizioni di rendimento menomate.

L'ammodernamento ed il potenziamento non avranno, però, efficacia per il raggiungimento di quell'equilibrio tecnico ed economico cui si mira se non quando vi siano le condizioni naturali per l'incremento di un traffico esistente; in caso contrario converrà lasciare, e sarà lasciato, alla strada il traffico che su di essa si è sviato e che già serve con mezzi rapidi ed economici.

Il potenziamento s'intende, perciò, attuarlo soltanto per quelle linee che contribuiscono effettivamente all'economia di una zona favorendone gli scambi e gli sbocchi, quando, in sostanza, vi siano le condizioni per un traffico produttivo; negli altri casi si proseguirà nella politica in atto per la sostituzione del mezzo su rotaia con quello su strada.

I principi che informano il presente disegno di legge si basano sul fatto incontestabile che, mentre le aziende non possono trarre dai prodotti dei loro esercizi le ingenti somme necessarie ad eseguire quanto occorre, non è sperabile, d'altra parte, nelle condizioni di un'industria in perdita costante, un apporto di capitale privato restio ad investimenti che non si presentino d'immediata produttività.

Necessità, quindi, dell'intervento finanziario dello Stato sotto forma di sovvenzioni e di contributi.

Lo squilibrio tra gli introiti e le spese trae origine, oltre che dalle cause avanti messe in rilievo che hanno determinato la diminuita redditività dei servizi, anche da una causa, diremmo, congenita perchè trattasi di servizi previsti, nella quasi totalità, passivi sin dalla origine ma che furono egualmente concessi perchè riconosciuti di pubblico interesse per le comunicazioni e per l'economia delle regioni e delle zone che erano destinati a servire. Lo Stato accordò allora le sovvenzioni ordinarie di esercizio, quelle stesse che ancor oggi corrisponde in misura annua fissa, a copertura dello sbilancio di gestione risultante in quel momento; è ovvio che quanto riconosciuto necessario e valutato in epoca anche lontana per garantire lo svolgimento di un servizio regolare è divenuto oggi un'entità trascurabile e può fondatamente ritenersi che i sussidi straordinari, che si è ora costretti ad accordare, abbiano sostanzialmente una funzione riequilibratrice delle conseguenze della svalutazione monetaria.

Tale funzione, contenuta oggi entro i limiti insormontabili degli stanziamenti, non sempre tempestivi, della parte straordinaria del bilancio, non risponde agli scopi che si vollero raggiungere quando fu consentita la concessione dei sussidi integrativi, dei quali si tratta, come espediente che si sperava potesse avere

carattere di transitorietà. Le aziende oggi non sanno su quanto possano contare a titolo di sussidi straordinari e, nello stato d'incertezza che le assilla, mentre sono travagliate da situazioni debitorie col carico rilevante e sempre crescente d'interessi passivi, non possono, d'altra parte, fronteggiare con regolarità e per intero i loro impegni verso il personale, verso l'istituto di previdenza e verso i fornitori. La loro attività si svolge sotto l'incubo delle giustificate agitazioni del personale, delle interruzioni delle forniture e della minaccia di fallimento.

L'adeguamento delle sovvenzioni ordinarie di esercizio si presenta, pertanto, come l'unico mezzo per riportare le aziende ad una situazione di riequilibrio che consenta il normale svolgimento dei pubblici servizi ad esse affidati.

Ai principi suesposti è informato il presente disegno di legge.

L'articolo 1 prevede l'adeguamento delle sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio sino ad un importo non superiore a cinquanta volte quello originario stabilito negli atti di concessione anteriori all'8 settembre 1943; le sovvenzioni, così adeguate, verranno corrisposte per tutta la residua durata della concessione anche se prorogata ai sensi dell'articolo 8 dello stesso disegno di legge in dipendenza dell'esecuzione delle opere di potenziamento.

L'adeguamento riguarda le sole sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio e, pertanto, quelle sovvenzioni che fossero comprensive di quote afferenti la costruzione saranno ripartite nel modo già previsto dalle leggi vigenti per escludere tali quote dall'adeguamento del quale si tratta.

Resteranno, pure, escluse dall'adeguamento le sovvenzioni, anche se di esercizio, ma relative a linee che vengano sostituite, come consentito dalle leggi vigenti, con servizi automobilistici, i quali, con l'eliminazione delle spese inerenti ad un esercizio con impianti fissi, si presentano in migliori condizioni per la produttività del servizio trasformato.

Formano oggetto dell'articolo 2 le sovvenzioni ed i contributi concedibili per le opere di potenziamento, ammodernamento e tra-

sformazione nonchè per l'acquisto di nuovo materiale rotabile o per la trasformazione di quello esistente.

Le provvidenze previste sono applicabili alle ferrovie, alle tramvie e filovie extraurbane ed alle funivie; per le funicolari terrestri non è necessario uno speciale richiamo nella disposizione in quanto, dette funicolari terrestri essendo state concesse come ferrovie o tramvie extraurbane, la disposizione medesima sarà ad esse applicabile semprechè ricorrano i requisiti stabiliti.

La sovvenzione per gli impianti, in annualità posticipate in numero non superiore a 35, potrà essere accordata sino al massimo della metà, in valore attuale, della spesa riconosciuta ammissibile e cioè sino al massimo già consentito dalla legge per l'impianto di funivie in servizio pubblico (articolo 3 della legge 23 giugno 1927, n. 1110 modificato con l'articolo 1 del decreto-legge 24 novembre 1930, n. 1632, convertito nella legge 17 aprile 1931, n. 526). In sostanza si viene ad estendere alle opere di potenziamento, di ammodernamento e di trasformazione, costose nella presente situazione, il sistema d'intervento finanziario dello Stato già ammesso per linee di trasporto d'un determinato tipo particolarmente costoso per le loro caratteristiche.

Per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e per la trasformazione di quello esistente si è stabilito, in considerazione del rilevante importo della spesa occorrente, un intervento dello Stato sotto forma di contributo costante per 35 anni, nella misura del 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile, applicando anche qui un sistema già introdotto nella legislazione più recente per venire in aiuto a privati ed enti pubblici che si trovano ad assumere oneri rilevanti per l'esecuzione di opere di pubblico interesse (leggi 25 giugno 1949, n. 409, per la ricostruzione delle abitazioni distrutte dagli eventi bellici; 2 luglio 1949, n. 408, per l'incremento delle costruzioni edilizie; 3 agosto 1949, n. 589, per l'esecuzione delle opere pubbliche d'interesse locale).

Il contributo dello Stato nell'indicata misura del 3 per cento non costituisce un peso molto rilevante per il bilancio di ciascun esercizio finanziario, e poichè esso viene reso scontabile, come le sovvenzioni per gli impianti fissi, delle

quali avanti si è fatto cenno, le aziende avranno la possibilità di far luogo all'ordinazione del materiale di cui si tratta, del quale viene ad essere coperta poco meno della metà della spesa, e, poichè il materiale medesimo rimane di loro proprietà, esse avranno anche la possibilità di dare garanzie per il credito al quale debbono ricorrere ai fini della copertura del resto.

Lo stesso articolo 2 prevede l'aumento sino al 75 per cento delle sovvenzioni e sino al 5,50 per cento dei contributi per il potenziamento delle ferrovie dell'Italia meridionale ed insulare. Tale aumento si presenta giustificato per il fatto che le opere di potenziamento e gli approvvigionamenti di nuovo materiale rotabile importano una spesa d'importo assai rilevante e le società concessionarie, già stremate per le conseguenze d'un esercizio da lungo tempo fortemente deficitario, non potrebbero in alcun modo provvedere con le sovvenzioni e coi contributi nella misura prevista con la norma di carattere generale. Da qui la necessità di elevare, per le ferrovie del Mezzogiorno e delle isole, la misura dell'intervento finanziario dello Stato, che, per gli impianti fissi viene a risolversi in un potenziamento di opere gratuitamente reversibili allo Stato alla fine della concessione, mentre per il materiale rotabile, che rimane di proprietà dei concessionari, è stato previsto che, per il maggior contributo accordabile, sarà acquisito in proprietà dello Stato una corrispondente quota di esso materiale rotabile.

È, infine, da far presente che le sovvenzioni governative saranno determinate al tasso ufficiale di sconto vigente al momento della concessione governativa, aumentato del 2 per cento per tener conto di una parte dell'onere che rimarrà a carico dei concessionari per effetto della notevole differenza tra il tasso ufficiale predetto e quello che in effetti applicano gli istituti finanziatori in sede di sconto di annualità.

L'attuale critica situazione delle aziende trae origine, come avanti si è messo in rilievo, dallo squilibrio tra spese e prodotti e dal fatto che le sovvenzioni ordinarie di esercizio, che ancor oggi si corrispondono, sono quelle stesse

determinate con gli originari piani finanziari di concessione.

Con le provvidenze che la nuova legge viene ad apprestare si mira a rimuovere le cause perturbatrici del normale svolgimento della attività dei concessionari nel disimpegno dei pubblici servizi loro affidati e, pertanto, per le ferrovie e tramvie extraurbane che vengono a fruire di tali provvidenze non saranno più applicabili le disposizioni relative ai sussidi integrativi di esercizio (le filovie e le funivie già ne sono escluse).

In tale senso è stato redatto l'articolo 3 del disegno di legge.

Gli articoli 4 e 5 stabiliscono le modalità per l'istituzione dei piani finanziari per l'adeguamento delle sovvenzioni ordinarie d'esercizio e per la concessione delle sovvenzioni e dei contributi consentiti dall'articolo 2 per il potenziamento, l'ammodernamento e la trasformazione degli impianti. Tali piani finanziari saranno istituiti secondo il sistema normalmente seguito per le concessioni ferroviarie, e, cioè, tenendo conto dei presumibili oneri passivi e del presumibile ammontare dei prodotti; i benefici derivanti dal nuovo assetto dei servizi vengono, in definitiva, ad essere scontati in anticipo dato che con le sovvenzioni ed i contributi non si verrà a coprire quella parte di spesa che si presume ammortizzabile coi prodotti, nel corso della concessione, determinando, così, l'interesse del concessionario alla maggiore produttività dell'esercizio.

Nel caso in cui lo sbilancio del piano finanziario abbia a risultare d'importo superiore a quello corrispondente al massimo delle sovvenzioni e dei concorsi concedibili in base alla nuova legge, la linea sarà considerata antieconomica e non potrà essere ammessa ai benefici previsti per il potenziamento o per la trasformazione. Sarebbe, infatti, inutile l'investimento di fondi dello Stato e di capitali privati in opere che non potranno ridare vita a mezzi di trasporto i quali abbiano perduto, senza possibilità di ricuperarle, quelle correnti di traffico che vi affluivano e che erano destinate a servire.

L'articolo 6 riguarda le modalità di pagamento delle sovvenzioni e dei contributi; la facoltà per lo Stato del pagamento in capitale

secondo le norme di legge già vigenti in materia ferroviaria, e lo sconto, pure nei modi stabiliti dalle leggi vigenti, delle sovvenzioni e dei contributi accordati per il potenziamento e per la trasformazione.

La revisione delle sovvenzioni di esercizio è disciplinata dalle norme che formano oggetto dell'articolo 7; con tale revisione si mira, in sostanza, a stabilire, dopo un triennio dalla applicazione dell'adeguamento, e per le linee da potenziare o da trasformare, dopo un triennio dall'applicazione dei provvedimenti approvati, quale debba essere, in relazione ai risultati conseguiti durante tale periodo, l'importo delle sovvenzioni medesime da corrispondere sino al termine della concessione.

L'articolo 8 prevede la proroga delle concessioni sino alla data di scadenza delle sovvenzioni e dei contributi accordati e ciò per dar modo ai concessionari di poter procedere, coi prodotti dell'esercizio, all'ammortamento delle quote di spesa non coperte da dette sovvenzioni e contributi e, quindi, rimaste a loro carico. Rimangono, però, ferme, per le ferrovie e tramvie extraurbane trasformate in filovie, le clausole degli originari atti di concessione; la norma è diretta a lasciar salvi, specie per la reversibilità alla fine della concessione, i diritti, rispettivamente dello Stato e degli enti pubblici locali, in base alle leggi vigenti ed alle condizioni delle singole concessioni. Per la trasformazione di tramvie extra urbane in ferrovie occorreranno, invece, nuove condizioni di concessione ed in quella sede sarà stabilito, coi normali atti di concessione, quanto necessario nei riguardi del regime giuridico della nuova ferrovia e della conseguente gratuita reversibilità allo Stato degli impianti che la verranno a costituire.

Stabilisce, infine, l'articolo 8 che quanto eventualmente dovuto al concessionario a qualsiasi titolo alla fine della concessione (indennità di riscatto, liquidazione in caso di decadenza, valore di stima del materiale rotabile nel caso di acquisto da parte dello Stato) debba essere corrisposto al netto delle sovvenzioni e dei contributi accordati e ciò ad evitare, com'è ovvio, che lo Stato debba pa-

gare, in quella sede, anche quanto è stato già a suo carico per effetto delle sovvenzioni e dei contributi dei quali si tratta.

L'articolo 9 stabilisce la competenza, che è del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro, per i provvedimenti di applicazione della legge; tali provvedimenti dovranno, però, essere conformi ai pareri della Commissione interministeriale istituita in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410, e cioè di quella stessa Commissione (della quale fanno parte anche i rappresentanti del personale ferrotramviario e delle aziende concessionarie, comprese quelle municipalizzate) che deve pronunciarsi sugli altri provvedimenti per il ripristino delle ferrovie e delle altre linee di trasporto in concessione distrutte o danneggiate per eventi bellici. Le finalità della legge già intervenuta e quelle della legge che ora si promuove sono, infatti, analoghe in quanto la prima è diretta alla ricostruzione di ciò che è stato distrutto e questa al potenziamento tecnico ed economico di ciò che ha perduto efficienza, il che può essere pure considerato come ricostruzione.

Le disposizioni di cui all'articolo 10 riguardano la garanzia sussidiaria dello Stato che il Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti, avrà facoltà di accordare per i finanziamenti occorrenti ai concessionari (naturalmente per la parte di spesa non coperta dalle sovvenzioni e dai contributi) ad istituti, enti o sezioni di credito autorizzati ad esercitare il credito a medio od a lungo termine.

Si tratta d'un intervento indiretto e sussidiario che, quando si è trattato di opere di rilevante interesse pubblico, lo Stato ha già accordato in altri campi allo scopo di rendere operativi provvedimenti che troverebbero ostacolo nelle difficoltà di ricorso al credito da parte di imprese in istato di depressione per lo svolgimento economico e finanziario seguito alla guerra e che non presentano, ora, possibilità di attirare nuovo capitale privato; si richiamano in proposito il decreto legislativo 1º novembre 1944, n. 367, per agevolare il riassetto della vita civile e la ripresa economica della Nazione e le leggi, più recenti,

8 marzo 1949, n. 75, a favore della industria delle costruzioni navali e dell'armamento e 21 agosto 1949, n. 638, a favore di imprese industriali danneggiate e distrutte a causa di pubbliche calamità.

La garanzia sussidiaria limitata nel tempo (non più di 15 anni) e nell'ammontare (sino al 70 per cento del debito e per un totale complessivo di 8 miliardi) è stata congegnata con lo stesso sistema in atto nei casi per i quali è stata già consentita, fatta eccezione del concorso dello Stato nel pagamento degli interessi, che non si è ritenuto di ammettere nella considerazione che, per le opere delle quali si tratta, è già previsto il concorso dello Stato sotto forma di sovvenzioni e di contributi.

Gli articoli 11, 12 e 13 riguardano l'ipoteca-bilità del complesso patrimoniale delle singole concessioni a garanzia dei mutui che i concessionari si troveranno a dover contrarre per far fronte alla parte di spesa a loro carico. Si viene in sostanza ad estendere l'applicabilità del decreto legislativo 10 luglio 1947, n. 787 (che riguarda soltanto le ferrovie e le opere in tale decreto indicate) alle opere previste dalla nuova legge ed oltre che alle ferrovie, anche, con gli opportuni adattamenti, alle tramvie e filovie extraurbane ed alle funivie.

L'articolo 14 stabilisce che ai maggiori oneri per l'adeguamento delle sovvenzioni di esercizio sarà provveduto con le normali dotazioni di bilancio mentre per le sovvenzioni ed i contributi sarà stabilito, anno per anno, con le leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa, il limite degli impegni che

al riguardo il Ministro dei trasporti potrà assumere in ciascun esercizio finanziario. Per l'esercizio finanziario 1950-1951, essendo stato già predisposto lo stato di previsione di spesa ed il relativo disegno di legge, tale limite di impegno viene stabilito in 400 milioni. Tale somma, essendo le sovvenzioni e i contributi previsti dalla presente legge, corrisposti ad annualità posticipate sarà iscritta nello stato di previsione del prossimo esercizio finanziario 1951-52.

L'articolo 15 del disegno di legge prevede, infine, la gestione d'ufficio delle ferrovie e tramvie extraurbane e delle linee di navigazione lacuale nel periodo intercorrente tra la cessazione delle relative concessioni e l'assunzione dell'esercizio da parte della società cui verrà assegnata la nuova concessione. Non sempre, infatti, è possibile far coincidere l'inizio della nuova concessione con la cessazione della precedente, specialmente quando, per la nuova, vengano richieste o si rendano necessarie nuove condizioni di concessione e, d'altra parte, può essere opportuno, come l'esperienza ha dimostrato, un periodo di gestione d'ufficio per poter disporre di tutti i dati ed elementi necessari al fine d'istituire, con maggiore attendibilità, i nuovi piani finanziari. Le gestioni d'ufficio, quando ricorrano le indicate circostanze non espressamente contemplate nell'attuale sistema legislativo, saranno condotte con le stesse modalità seguite per le altre gestioni d'ufficio, cui può farsi luogo, a sensi di legge, quando il concessionario interrompa il pubblico servizio o lo conduca con gravi e ripetute irregolarità o quando sia incorso nella decadenza.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, comprese le quote relative ai fondi speciali accordate per le ferrovie, per le tramvie e filovie extraurbane e per le funivie, concesse all'industria privata od a Comuni, Provincie e Consorzi, possono essere aumentate, per adeguarle alle mutate condizioni economiche dell'esercizio, in misura non superiore a cinquanta volte il loro importo chilometrico annuo stabilito negli atti di concessione anteriori all'8 settembre 1943 e corrisposte per la residua durata della concessione eventualmente prorogata ai sensi del successivo articolo 8.

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

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

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

Art. 2.

Per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie, delle tramvie e filovie extraurbane e delle funivie, concesse all'industria privata od a Comuni, Provincie e Consorzi, che rivestano carattere di rilevante interesse pubblico, mediante l'ammodernamento, la trasformazione degli impianti ed il cambiamento dei sistemi di trazione, nonchè per la trasformazione di tramvie extraurbane in ferrovie o di ferrovie o tramvie extraurbane in filovie può essere accordata una sovvenzione dello Stato in annualità posticipate, per un numero

non superiore a 35, le quali, determinate al tasso ufficiale di sconto, aumentato del 2 per cento ed, in ogni caso, ad un tasso non superiore al 6,50 per cento, corrispondano, in valore attuale, a non più della metà della spesa riconosciuta ammissibile per gli impianti.

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

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

Art. 3.

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

Art. 4.

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

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

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

Art. 5.

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

all'attivo:

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

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

al passivo:

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

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

e) le quote annue d'interessi dell'originario piano finanziario di concessione per la parte relativa al materiale rotabile non trasformato ed a quello di esercizio;

f) le quote annue che saranno stabilite per il rinnovo degli impianti o dei materiali di cui alle lettere d) ed e) e per la costituzione

degli altri fondi a norma dell'articolo 4, comma secondo;

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

In base alle risultanze del piano finanziario anzidetto saranno determinate:

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

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

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

Art. 6.

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

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

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

Art. 7.

Le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio saranno assoggettate a revisione, allo scadere del triennio successivo alla relativa decorrenza per quelle stabilite a norma dell'articolo 4 ed allo scadere di un triennio successivo alla data di effettiva applicazione dei provvedimenti approvati in base all'articolo 2 per quelle stabilite a norma dell'articolo 5, comma secondo, numero 1° allo

scopo di determinare, in rapporto alle condizioni economiche dell'esercizio, l'importo definitivo delle sovvenzioni stesse da corrispondere per tutta la loro durata, sempre entro il limite massimo stabilito dall'articolo 1.

Art. 8.

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

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

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

Art. 9.

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

Art. 10.

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

eventualmente accertata per ciascun finanziamento concesso da essi Istituti, Enti o Sezioni.

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

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

Art. 11.

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

Art. 12.

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

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

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

Art. 13.

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

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

Ciascuno degli interessati, entro trenta giorni dal ricevimento della comunicazione, può proporre avanti l'autorità giudiziaria competente, nei confronti dell'altra parte, le sue istanze contro il prezzo determinato dall'Ispettorato compartimentale. In questo caso la somma corrispondente deve essere depositata dal nuovo concessionario nella Cassa depositi e prestiti o presso un istituto di credito. Col

deposito del prezzo di stima il nuovo concessionario acquista la proprietà degli impianti e dei materiali.

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

Art. 14.

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

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

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

Art. 15.

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