

CAMERA DEI DEPUTATI N. 322-A

RELAZIONE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 2 febbraio 1949 (Stampato n. 58)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(CORBELLINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO
(SCELBA)

COL MINISTRO DEL TESORO
(PELLA)

E COL MINISTRO DELLE FINANZE
(VANONI)

*Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera
il 4 febbraio 1949*

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

Presentata alla Presidenza il 24 maggio 1949

ONOREVOLI COLLEGHÌ! — Le linee pubbliche di trasporto concesse all'industria privata o esercitate da aziende municipalizzate o in maggioranza di proprietà di comuni e provincie rappresentano nel sistema dei trasporti italiani una parte consi-

derevole. Basti tener presente che anteguerra c'erano 160 ferrovie concesse all'industria privata per una lunghezza complessiva di 5974 chilometri (pari al 26 per cento dello sviluppo complessivo della rete ferroviaria italiana), 170 tramvie extraurbane per 2312 chi-

lometri, 3547 linee automobilistiche extraurbane per una lunghezza complessiva di 121918 chilometri, 2183 chilometri di tramvie urbane e 2990 chilometri di autolinee urbane ed altri impianti minori.

La guerra portò gravissimi danni a gran parte di queste linee, come alla rete ferroviaria principale (per esempio per le ferrovie si ebbe circa il 78 per cento dello sviluppo danneggiato e il 41 per cento reso inattivo). La valutazione dei danni fatta dall'amministrazione centrale nell'autunno 1947 dava circa 25 miliardi di danni per le linee concesse all'industria privata (esclusi gli autoservizi pubblici di linea) e circa 10 miliardi di danni alle reti tramviarie e filoviarie urbane.

Mentre il ripristino della rete principale avveniva con grande rapidità, non altrettanto succedeva per le linee concesse.

Le cause della lentezza sono molteplici, non ultime quelle derivanti dalle difficoltà economiche delle società per il regime di prezzi politici vigenti. Perciò non si sbaglia individuando la principale causa nell'insufficienza dei concorsi finanziari dello Stato nel ripristino dei servizi. La legge principale in materia è il decreto legislativo luogotenenziale 15 ottobre 1944 n. 346 che prevede dei concorsi pari alla metà della spesa per le ricostruzioni dei fabbricati; pari ai due terzi della spesa per le riparazioni e rimessa in efficienza del materiale rotabile danneggiato di proprietà del concessionario e dei tre quarti della spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile in sostituzione di quello andato perduto e distrutto e per la ricostruzione, sistemazione e ripristino dell'armamento, degli apparati di manovra e di segnalamento, per la rimessa in servizio di linee aeree di alimentazione e di contatto telegrafiche e telefoniche.

Occorre osservare che il provvedimento non riguardava le aziende municipalizzate o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle provincie. L'estensione dei provvedimenti anzidetti a tali aziende veniva fatto col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 dicembre 1947 n. 1406.

A quattro anni dalla fine della guerra si deve riconoscere che lo stimolo rappresentato da questi provvedimenti è stato insufficiente.

Il disegno di legge che viene sottoposto al vostro esame e raccomandato alla vostra approvazione tende precisamente ad accelerare la ricostruzione.

Sostanzialmente il maggiore incentivo, è rappresentato dal concorso dello Stato

portato al cento per cento della spesa prevista per la riparazione e ricostruzione delle opere ed impianti fissi gratuitamente reversibili allo Stato (articolo 1). Per il materiale rotabile il concorso è del 50 per cento, però il materiale stesso rimane di proprietà del concessionario, diversamente da quanto disponeva la legge precedente (articolo 2).

Per le aziende municipalizzate o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle provincie (i cui impianti non sono reversibili allo Stato alla fine della concessione) il concorso è, per l'uno e l'altro tipo di spesa, del 50 per cento delle somme previste (articolo 3).

La discussione in Commissione su quest'articolo ha dato luogo a due importanti precisazioni da parte dell'onorevole Ministro. Una riguarda la procedura per il ricupero dell'eccedenza del concorso concesso con la legge precedente rispetto alla misura concessa dalla legge attuale (vedi anche articolo 10); tale procedura per il ricupero sarà concordata con l'azienda interessata in modo da non recare danni, né creare difficoltà finanziarie alla stessa. La seconda precisazione riguarda l'esclusione dal beneficio del concorso accordato dalla presente legge delle aziende in maggioranza di proprietà del comune o della provincia, che per la loro natura vanno tenute distinte dalle municipalizzate: esse saranno escluse dal beneficio solo se abbiano realmente riversato l'onere delle ricostruzioni sull'ente locale; in caso diverso saranno trattate come le industrie private.

Può sorgere il dubbio, e più di un commissario l'ha affacciato, che le facilitazioni accordate provochino la rimessa in efficienza anche di linee concesse non più rispondenti ai requisiti richiesti dalla moderna tecnica dei trasporti.

A questo dubbio rispondono gli articoli 4, 12, 13 e 14. La Commissione consultiva interministeriale, nella composizione prevista e nelle attribuzioni ad essa demandate, garantirà il prevalere dell'interesse generale su quello particolare d'un concessionario.

A questo proposito in seno alla Commissione s'è riaffermato l'urgente necessità di addivenire alla formulazione generale ed organica d'una politica dei trasporti, al quale scopo sembra veramente essenziale la costituzione del previsto Consiglio superiore dei trasporti la cui legge istitutiva è stata nuovamente sollecitata.

Degli altri articoli della legge in esame meritano un breve cenno i seguenti:

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

L'articolo 9 che elenca le agevolazioni tributarie che saranno consentite fino a tutto il 1953, presumendosi che entro tale termine debba essere finita l'opera di ricostruzione;

L'articolo 11 che prevede la partecipazione dello Stato ai prodotti netti delle ferrovie concesse, quando essi eccedono il 6 per cento del capitale azionario o dell'equivalente capitale quando non si tratti di società anonime. A questo proposito dovrebbe essere fuori dubbio che il capitale ammesso a remunerazione dev'essere un capitale adeguato all'impresa;

L'articolo 16 autorizza il Ministero dei trasporti ad attrezzarsi al centro ed alla periferia in modo da dare rapida applicazione alla legge.

Tale sistemazione avverrà tuttavia senza contravvenire al principio del blocco delle assunzioni in quanto si provvederà con temporaneo comando di personale già in servizio nell'Amministrazione statale.

Con l'articolo 17 si approfitta della presente legge per riparare i danni provocati dall'eruzione del 1944 alla funicolare vesuviana, che è gratuitamente reversibile allo Stato al termine della concessione e di cui è rimasto inefficiente solo l'ultimo tronco.

La Commissione, mentre raccomanda alla vostra approvazione il provvedimento in esame, si augura che adeguati stanziamenti di bilancio ne permettano la rapida applicazione.

VERONESI, *Relatore.*

**DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO**

ART. 1.

Per il ripristino delle ferrovie pubbliche in regime di concessione, distrutte o danneggiate per eventi bellici, possono essere accordati concorsi dello Stato sino all'importo totale della spesa prevista per la riparazione e ricostruzione delle opere ed impianti fissi gratuitamente reversibili allo Stato alla fine della concessione.

Le spese relative ai lavori e provviste già effettuati all'atto della presentazione della domanda di concorso statale saranno determinate in base ad esame, controllo e sindacato sui consuntivi delle spese stesse. Le spese relative alla custodia della linea e degli impianti, dalla data di sospensione dell'esercizio a quella effettiva o presunta della sua riattivazione, nell'importo ritenuto ammissibile, saranno contabilizzate nei preventivi delle spese inerenti alla ricostruzione; i sussidi integrativi di esercizio, eventualmente accordati per il titolo anzidetto in applicazione dell'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, saranno detratti dal preventivo ed a tali sussidi non sarà applicabile l'articolo 4 del decreto medesimo.

I concorsi sono accordati ai concessionari ed anche ai sub-concessionari o ad enti pubblici e privati che, in sostituzione dei concessionari e col consenso di questi, si assumano la esecuzione dei lavori.

ART. 2.

Per la riparazione del materiale rotabile e d'esercizio di proprietà dei concessionari e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile e d'esercizio in sostituzione di quello andato perduto o distrutto può essere concesso un concorso dello Stato sino al 50 per cento della spesa prevista.

Quando il materiale rotabile sia di proprietà dello Stato e l'Amministrazione governativa non intenda provvedere direttamente alla riparazione ed alla sostituzione, al concessionario, preventivamente autorizzato a provvedere, sarà accordato un concorso sino all'importo totale della spesa necessaria.

ART. 3.

Per le tramvie extraurbane, per le linee di navigazione interna, per le filovie, per le

**DISEGNO DI LEGGE
DELLA COMMISSIONE**

ART. 1.

Identico.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

funicolari aeree e terrestri in servizio extra-urbano; per le tramvie, le filovie, le funicolari aeree e terrestri in servizio urbano e per le linee di navigazione in servizio urbano esercitate da aziende municipalizzate od in maggioranza di proprietà del Comune o della Provincia, può essere accordato, per le riparazioni degli impianti fissi non reversibili allo Stato alla fine della [concessione, un concorso nella misura massima del 50 per cento della spesa prevista e, per la riparazione e sostituzione del materiale rotabile e di esercizio e dei natanti di proprietà dei concessionari, un concorso sino al 50 per cento della spesa prevista.

Per le tramvie, le filovie, le funicolari aeree e terrestri in servizio urbano sono escluse dal concorso le spese che, per la riattivazione ed il ripristino di impianti e di materiale rotabile, le aziende municipalizzate od in maggioranza di proprietà del Comune o della Provincia abbiano sostenuto con mezzi propri o, comunque, riversandone il relativo onere alle Amministrazioni comunali da cui dipendono, fermo restando l'eventuale diritto al risarcimento dei danni di guerra.

Per i natanti e gli impianti delle linee di navigazione interna, che siano di proprietà dello Stato, è applicabile il comma secondo del precedente articolo 2; per quelli gratuitamente reversibili allo Stato si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1.

ART. 4.

Quando sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, potrà farsi luogo alla sostituzione integrale o parziale della linea disastata con altra di diverso tipo e sistema salvo, per la nuova concessione allo stesso concessionario, il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato in base alle norme vigenti in materia.

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

ART. 5.

I concorsi accordati in base all'articolo 1, all'articolo 2, comma secondo, ed all'articolo 4 della presente legge, per gli impianti gratuitamente reversibili allo Stato, saranno assoggettati a revisione a lavori ultimati, se i costi della mano d'opera, dei materiali da costruzione, degli impianti fissi, del macchinario e del materiale rotabile, verificatisi nel corso dei lavori e delle provviste, applicati alle stesse quan-

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Identico.

tità di lavori e provviste ammesse nei preventivi in base ai quali è stato determinato il concorso, portino in complesso ad un aumento o diminuzione superiore all'alea del 10 per cento della spesa che è servita di base per la determinazione del concorso medesimo. A tal fine il concessionario, nel corso dei lavori, dovrà presentare, ogni bimestre, all'Ufficio governativo di vigilanza, la situazione dei lavori e provviste eseguiti in ciascun mese del bimestre, con i quantitativi ammessi nei preventivi.

I prezzi da applicare nel procedimento di revisione saranno, per ciascun mese: a) per la mano d'opera, quelli stabiliti dagli accordi interconfederali e di categoria per le zone nelle quali ricadono i lavori di ricostruzione; b) per i materiali, quelli praticati sulla piazza per lavori analoghi.

Nessun aumento di spesa potrà essere ammesso per lavori e provviste che, a giudizio del Ministro per i trasporti, avrebbero potuto essere eseguiti e non siano stati invece eseguiti in relazione al tempo prescritto per l'ultimazione di tutti i lavori e di tutte le provviste ed alle eventuali proroghe debitamente autorizzate.

Qualora nel corso dei lavori si verificassero variazioni nel costo della mano d'opera e dei materiali anzidetti che portassero ad una variazione di oltre il 30 per cento nella spesa, in base alla quale è stato determinato il concorso dello Stato, il Ministro per i trasporti — per i lavori relativi ad opere, impianti fissi, macchinario e materiale rotabile di proprietà dello Stato non ancora iniziati — procederà alla revisione della corrispondente quota di concorso, applicando i prezzi aggiornati alle stesse quantità ammesse per i lavori medesimi nei preventivi originari. Quando la nuova quota di concorso risultasse inferiore a quella originariamente concessa per i lavori anzidetti gli ammontari delle quote di concorso liquidabili, per i lavori medesimi, in base ai certificati di avanzamento, saranno ridotti, salvo conguaglio finale, nella stessa misura percentuale determinata per il concorso originariamente concesso.

Per gli eventuali procedimenti di revisione di cui al comma precedente, saranno seguite le stesse norme come sopra stabilite per la revisione finale.

ART. 6.

La concessione dei concorsi previsti dalla presente legge esclude il diritto dei concessionari a qualsiasi compenso eventualmente

ART. 6.

Identico.

spettante a titolo di risarcimento dei danni di guerra.

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

I decreti dei Ministri dei trasporti e del tesoro coi quali vengono accordati i concorsi, saranno comunicati al Ministero del tesoro (Direzione generale dei danni di guerra, ed alle Intendenze di finanza delle circoscrizioni in cui si trovano le linee cui si riferiscono i concorsi medesimi.

ART. 7.

Per la contabilità dei lavori di ricostruzione e per il conto di liquidazione totale dei lavori stessi si applicano le disposizioni di cui all'articolo 213 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

ART. 8.

La liquidazione degli accordati concorsi sarà fatta a misura dell'esecuzione dei lavori o dell'approvvigionamento del materiale mobile in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un ventesimo della spesa prevista e con la trattenuta di un decimo da liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori.

Nel caso di riconosciuta necessità, a giudizio insindacabile del Ministro per i trasporti, potranno essere concessi acconti sul concorso totale accordato per gli impianti e per il materiale mobile.

Gli acconti potranno essere accordati anche in pendenza dell'istruttoria per la determinazione del concorso, nella misura massima di un decimo dell'ammontare del concorso medesimo calcolato provvisoriamente sull'importo approssimativo della totale spesa presunta.

L'impiego degli acconti sarà controllato dai competenti uffici tecnici del Ministero dei trasporti.

ART. 9.

Fino al 31 dicembre 1953 sono consentite le seguenti agevolazioni tributarie:

Le domande, i progetti, i verbali di accertamento, gli atti e contratti occorrenti per l'esecuzione dei lavori e delle provviste, gli stati di avanzamento dei lavori, gli atti di liquidazione e di collaudo, i certificati di liquidazione dei concorsi, gli atti di cessione ed i relativi certificati di riconoscimento

ART. 7.

Identico.

ART. 8.

Identico.

ART. 9.

Identico.

sono esenti dalle tasse di bollo e di concessione governativa. Ove tali atti debbano essere registrati, sarà dovuta la sola imposta fissa di registro, oltre i diritti e compensi spettanti agli uffici del registro.

ART. 10.

I concorsi dello Stato e le anticipazioni — già accordati in applicazione dei decreti legislativi luogotenenziali 15 ottobre 1944, n. 346, 12 aprile 1946, n. 361 e 12 dicembre 1947, n. 1406 — saranno portati in detrazione dei concorsi assegnati in applicazione della presente legge.

I concorsi dello Stato eventualmente già accordati in più per materiale rotabile verranno ridotti nella misura prevista negli articoli 2 e 3 della presente legge e, se già pagati, l'eccedenza verrà detratta dalla spesa da prendersi a base per la determinazione totale dei concorsi dello Stato concedibili in applicazione della presente legge.

Qualora i concessionari abbiano usufruito delle anticipazioni bancarie previste dall'articolo 9 del decreto legislativo 15 ottobre 1944, n. 346 e di cui al decreto legislativo 1° novembre 1944, n. 367, i maggiori concorsi concessi in virtù della presente legge, rispetto alle precedenti disposizioni, saranno attribuiti, fino a concorrenza, alla estinzione anticipata delle anticipazioni stesse, tranne che gli Istituti finanziatori dichiarino di rinunciare al beneficio della garanzia sussidiaria statale e del contributo nel pagamento degli interessi, dal momento in cui la concessione del predetto maggiore concorso diventa operativa.

ART. 11.

Con decorrenza 1° gennaio 1950 lo Stato ha diritto di partecipare ai prodotti netti delle ferrovie concesse ogni qualvolta questi eccedano il 6 per cento della parte tuttora esistente del capitale azionario approvato dal Governo quando sia concessionaria una Società anonima e negli altri casi del capitale investito nell'azienda ferroviaria, da riconoscersi dal Governo come equivalente a capitale azionario.

La partecipazione dello Stato sarà nella misura della metà della eccedenza.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, saranno stabilite le norme per l'applicazione del presente articolo.

ART. 10.

Identico.

ART. 11.

Identico.

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

ART. 12.

Con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge sono abrogati i decreti legislativi luogotenenziali 15 ottobre 1944, n. 346, 12 aprile 1946, n. 361 e 12 dicembre 1947, n. 1406.

Per l'applicazione delle disposizioni della presente legge è istituita presso il Ministero dei trasporti una Commissione interministeriale cui sono anche demandate le attribuzioni di cui all'articolo 7 del decreto legge luogotenenziale 27 febbraio 1949, n. 303 ed all'articolo 5 del regio decreto legge 26 agosto 1937, n. 1668.

ART. 13.

La Commissione interministeriale di cui all'articolo precedente è costituita con decreto del Ministro per i trasporti ed è presieduta dallo stesso Ministro o dal Sottosegretario di Stato per i trasporti.

Di detta Commissione fanno parte:

il Direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che la presiederà in caso di assenza o di impedimento del Ministro e del Sottosegretario di Stato;

i due Ispettori generali superiori;

il Capo del Servizio lavori e costruzioni ed il Capo del Servizio affari economici e sindacato finanziario presso l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

tre funzionari amministrativi e tre funzionari tecnici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

due funzionari della Direzione generale del tesoro ed uno della Ragioneria generale dello Stato designati dal Ministro del tesoro;

un rappresentante delle aziende municipalizzate;

un rappresentante delle imprese private concessionarie;

un ingegnere libero professionista in materia di trasporti; -

un rappresentante del personale autoferrotranviario.

Due funzionari dell'Ispettorato generale predetto eserciteranno le funzioni di segretari.

Il Ministro per i trasporti può chiamare a far parte della Commissione due esperti in materia di costruzioni e di esercizio di linee di trasporto, che avranno voto consultivo.

Per la validità delle adunanze occorre la presenza di almeno la metà dei membri oltre il Presidente il cui voto prevale in caso di parità.

ART. 12.

Identico.

ART. 13.

Identico.

ART. 14.

La Commissione si pronunzia:

1°) sulla concessione, sulla misura e sulla revisione dei concorsi di cui alla presente legge e sulla concessione degli acconti;

2°) sulla indispensabilità della riattivazione, in tutto od in parte, delle ferrovie e degli altri servizi pubblici di trasporto di cui all'articolo 5 della presente legge, rimasti inattivi perché fortemente disastriati, segnalando quelli che potrebbero essere abbandonati definitivamente o per un tempo non breve e sostituiti con pubblici servizi di trasporto meno onerosi per spese di impianti e di esercizio;

3°) sulla indispensabilità delle opere e provviste per la riattivazione delle linee e tronchi di linee di cui al precedente n. 2) o per la continuità e sicurezza dell'esercizio delle linee che si trovano in condizioni precarie a causa degli eventi bellici e vengano temporaneamente esercitate con speciali limitazioni e cautele;

4°) sui progetti di ripristino o di ricostruzione;

5°) sulle varianti agli impianti ed al materiale rotabile e sulle nuove opere e provviste in sostituzione di quelle disastrate, ritenute necessarie od opportune dal punto di vista tecnico e finanziario salvo, ove occorra, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

6°) sulla sostituzione integrale o parziale di una linea disastata con altra di diverso tipo e sistema;

7°) sulla precedenza delle opere e provviste da eseguire e sulle modalità ed i termini per l'esecuzione delle stesse opere e provviste;

8°) sull'impiego dei fondi di rinnovo già costituiti;

9°) sui provvedimenti di carattere tariffario e finanziario per le ferrovie pubbliche in regime di concessione e per gli altri servizi pubblici di trasporto di cui all'articolo 3 della presente legge;

10°) su ogni altro provvedimento per il quale il Ministro per i trasporti ritenga di sentirne il parere.

ART. 15.

Per le ferrovie per le quali sia stata decisa la definitiva chiusura o non possa prevedersi la riattivazione a breve scadenza, il Ministro per i trasporti, di concerto con quello delle finanze, può disporre la vendita dei materiali di armamento e delle linee elettriche, degli

ART. 14.

Identico.

ART. 15.

Identico.

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

impianti fissi e dei macchinari, reversibili allo Stato al termine della concessione, salvo la regolazione di concerto col Ministero per il tesoro, dei rapporti col concessionario.

Per il materiale rotabile delle ferrovie di cui al precedente comma si applica la disposizione di cui all'articolo 187, comma secondo, del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

ART. 16.

Il Ministro per i trasporti, di concerto col Ministro per il tesoro, è autorizzato a provvedere alla organizzazione centrale e periferica necessaria per la rapida applicazione delle disposizioni contenute nella presente legge e per la vigilanza e sindacato sui lavori e le provviste in base alle norme di cui al regolamento 1° approvato con regio decreto 21 ottobre 1863, n. 1528 e all'articolo 14 del regolamento approvato con regio decreto 7 agosto 1909, n. 711.

A tal fine il Ministro per i trasporti potrà disporre, di concerto con i Ministri competenti, il temporaneo comando, alle dipendenze dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di personale tecnico di altre Amministrazioni dello Stato, esperto in costruzioni ferroviarie o stradali, nonché il trasferimento, d'intesa col Ministero per il tesoro, previo parere favorevole della Commissione centrale per l'avventiziato, di cui all'articolo 13 del decreto legislativo 4 aprile 1947, n. 207, di personale statale non di ruolo esperto nelle costruzioni anzidette.

Con provvedimenti interministeriali, da adottarsi dal Ministro per i trasporti di concerto con i Ministri interessati e con quello del tesoro, sarà determinato il limite numerico del personale occorrente per la organizzazione di cui trattasi e la ripartizione del limite stesso tra personale di ruolo da comandarsi e personale non di ruolo da trasferirsi.

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

L'onere relativo al personale di cui sopra farà carico al bilancio del Ministero per i tra-

ART. 16.

Identico.

sporti — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

ART. 17.

Alla ferrovia funicolare Vesuviana, danneggiata dall'eruzione del marzo 1944, sono applicabili le disposizioni della presente legge.

ART. 18.

Ferme restando, per le aziende municipalizzate, le disposizioni del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, e del relativo regolamento, il Ministro per i trasporti, in relazione alle finalità della presente legge, esercita la vigilanza ed il sindacato su dette aziende e su quelle in maggioranza di proprietà dei Comuni o delle Provincie, ammesse ai benefici previsti, secondo le norme del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 e successive modificazioni ed aggiunte.

ART. 19.

Le aziende esercenti servizi pubblici di trasporto, fermo restando quanto disposto dall'articolo 197, comma ultimo, del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono tenute ad applicare ai funzionari ed agenti dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione lo stesso trattamento dalle medesime stabilito per i propri funzionari ed agenti, nei confronti delle facilitazioni di viaggio.

ART. 20.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

ART. 17.

Identico.

ART. 18.

Identico.

ART. 19.

Identico.

ART. 20.

Identico.