

CAMERA DEI DEPUTATI N. 317

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PIERACCINI, LOMBARDI RICCARDO, BENSI, BOGONI, CONCAS,
FABRI, MANCINI, MOGLIACCI, RICCA**

Presentata il 1° ottobre 1958

Ammodernamento e potenziamento dei servizi pubblici di trasporto urbani e suburbani

ONOREVOLI COLLEGHI! — I trasporti collettivi urbani hanno assunto in questi ultimi tempi un grande sviluppo. Le statistiche pubblicate dal Ministero dei trasporti — Ispettorato generale della motorizzazione — documentano infatti che la lunghezza complessiva di esercizio (nelle sue tre componenti: tramviaria, filoviaria e automobilistica) è passata da chilometri 5.606 nel 1939 a chilometri 7.446 nel 1957 con un aumento del 30 per cento, mentre più che raddoppiato è il numero dei viaggiatori-chilometro (milioni 5.183 nel 1939, milioni 12.750 nel 1957). All'incremento delle spese non ha però fatto riscontro, per i criteri d'ordine sociale cui s'è ispirata la politica tariffaria, un parallelo incremento dei prodotti, di guisa che l'esercizio dei trasporti urbani, che nel 1939 offriva globalmente un saldo attivo (coefficiente medio di esercizio 0,92), presenta ora un disavanzo che si va aggravando in misura sempre più rapida e preoccupante.

La situazione attuale pone quindi le aziende esercenti trasporti urbani — municipalizzate e private — nell'impossibilità di provvedere a quell'opera di potenziamento e di ammodernamento dei sistemi di esercizio, che è richiesta sia da esigenze tecnico-economiche interne, sia da necessità di ordine esterno, quali un più razionale adeguamento

dei mezzi al traffico e in particolare il contributo che lo snellimento funzionale del pubblico servizio è in grado di portare al decongestionamento del traffico nelle zone più tormentate del centro cittadino.

Sta di fatto, superata la fase della prima ricostruzione postbellica, le aziende di trasporto urbano si sono trovate ad affrontare coi soli loro mezzi la spinta di un traffico, come s'è visto, in continua ascesa, il quale si è manifestato non soltanto con crescente intensità sulle direttrici tradizionali, ma, per l'espandersi spesso disordinato dell'agglomerato urbano, ha finito col diramarsi estensivamente, imponendo collegamenti oltremodo onerosi. È vero che un decreto legislativo dell'aprile 1948 ebbe a stabilire — per le aziende municipalizzate esercenti trasporti urbani — un contributo statale del 3 per cento, e per un quadriennio, nel pagamento degli interessi sui mutui contratti dalle aziende stesse per l'approvvigionamento di materiale rotabile di tipo unificato; ma tale decreto, per vari e validi motivi, non trovò seguito di applicazioni.

Successivamente, l'articolo 19 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sull'ammodernamento ferrotramviario, stabilì — sempre per le aziende municipalizzate che non avessero fruito delle precedenti disposizioni e nei limiti dello stan-

ziamento all'uopo previsto (lire 240.000.000 per un periodo di 4 anni) e per l'approvvigionamento di nuovo materiale mobile destinato all'ammodernamento dei sistemi di trazione — un contributo statale annuo fisso nella misura del 3 per cento della spesa riconosciuta ammissibile e per un periodo di 4 anni. Varie aziende si sono avvantaggiate di tale concorso, insufficiente tuttavia, sia come cifra in sé, sia perché ristretto unicamente al materiale rotabile, in cui non si compendia esclusivamente un organico programma di ammodernamento.

* * *

Limitatamente e occasionalmente considerato dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, il problema dell'ammodernamento dei trasporti urbani non si poteva ritenere, non si vuol dire risolto, ma neppure impostato nell'ambito delle suddette provvidenze governative. Di tale situazione si erano resi perfettamente conto quanti avevano collaborato alla redazione e al varo della legge del 1952; ma preoccupazioni d'ordine vario — e particolarmente quella di non aumentare ulteriormente, per allora, gli impegni statali — suggerirono di rinviare ad un nuovo, apposito provvedimento, la materia dei trasporti urbani. La questione, comunque, era posta sul tappeto della discussione, alimentata anche dal progrediente scempenso di cui le aziende esercenti — e soprattutto le maggiori — avvertivano la sempre più marcata pressione.

Di essa si occupò dapprima la Federazione nazionale aziende municipalizzate di trasporto, nei convegni tenutisi a Venezia nel luglio 1949 e a Milano nell'aprile 1952 e nel marzo 1954, nei quali era stato rilevato che l'ammodernamento e il potenziamento dei trasporti urbani non poteva attuarsi senza un adeguato intervento finanziario dello Stato, non disponendo i comuni — che insieme alle aziende hanno sopportato la quasi totalità dell'onere della ricostruzione — delle fonti di finanziamenti necessari e per porre i trasporti urbani in condizione di fronteggiare in modo adeguato tutte le esigenze cittadine. Del problema, considerato sotto il profilo delle pressanti esigenze della circolazione, si occupò la Conferenza del traffico tenuta a Stresa nell'ottobre 1953; fu ripreso al V Congresso italiano dei trasporti promosso dall'Automobile club d'Italia nel novembre dello stesso anno; formò oggetto di ampio esame nel corso dell'apposito Convegno nazionale organizzato a Trieste, sotto gli auspici di

quella Università, nel febbraio 1954. Fu durante questi dibattiti che l'attenzione si polarizzò sull'opportunità di concretare giuridicamente la figura del trasporto suburbano, per la stretta connessione che esso presenta con quello urbano e per la solidale concomitanza che entrambi accomuna nell'esigenza di adeguati ammodernamenti.

La figura del trasporto suburbano non è contemplata nel sistema giuridico vigente, che regola i trasporti su rotaia e su strada in regime di concessione. Essa, però, si è ormai chiaramente e nettamente enucleata ed occorre farne il debito conto, se la legge deve — come riteniamo — adeguarsi alla realtà per ogni sua più acconcia disciplina.

In pratica l'incremento dell'urbanesimo, fenomeno tipico di ogni dopoguerra, lo svilupparsi di industrie alla periferia o nel suburbio, con conseguente attrazione di mano d'opera, l'espansione dell'abitato, che è giunta a saldare con continuità di costruzioni località in precedenza isolate dalle campagne, la dislocazione stessa nei centri vicini di masse impiegate e operaie, che non trovano residenza in città, dove affluiscono per ragioni di lavoro, hanno originato un nuovo tipo di traffico, che assume, specie in talune ore della giornata, caratteristiche e frequenze nettamente urbane e che impone complessi problemi di coesistenza e di coordinamento con il traffico più strettamente urbano.

Ora, è bene risaputa esperienza che questo nuovo traffico, nella maggior parte dei casi, continua ad essere assolto da servizi antiquati, concepiti originariamente per un movimento extraurbano, diluito nel tempo e nel volume, e quindi del tutto impari alle necessità attuali. Di qui l'insufficienza e talora la scarsa sicurezza degli impianti e delle attrezzature, la ridotta velocità dei convogli, il sovraccarico delle linee, la corsa alle integrazioni automobilistiche, che vengono a svolgersi non di rado su strade inadatte o già sature, con l'approssimarsi del centro urbano, del normale traffico a più largo raggio. Situazione — per riassumere — ingrata agli utenti, sottoposti a gravi disagi; insostenibile, col passare del tempo, per gli stessi esercenti, i quali, anziché avvantaggiarsi dell'accresciuto traffico, sottoposto per la sua stessa natura a vincoli tariffari di carattere sociale, subiscono tutte le conseguenze negative dell'irrazionale e sussultoria organizzazione dei loro servizi.

Ora, che questi trasporti suburbani debbano essere ammodernati e, con l'occasione, meglio armonizzati, nei punti di saldatura,

con la rete urbana, non v'ha dubbio. E ciò tanto più, in quanto talune aziende municipalizzate si sono anche trovate nella necessità pubblica di assumere la gestione di alcuna di tali linee, abbandonate dai vecchi concessionari. Ma è ugualmente fuori dubbio che all'indispensabile ammodernamento non si potrà arrivare con i fondi stanziati dalla legge del 1952, ormai quasi interamente assorbiti dal potenziamento dei sistemi o di linee a finalità nettamente extraurbane, mentre d'altro lato la spesa prevedibilmente richiesta dai nuovi ammodernamenti è dell'ordine di varie decine di miliardi e il provvedervi con leggi speciali non risolverebbe il contemporaneo problema dell'ammodernamento urbano.

Questi principi basilari, posti nella più chiara evidenza col diretto apporto dei rappresentanti delle maggiori aziende interessate nelle discussioni, unitamente alla necessità di una riforma della legge sulla municipalizzazione, la quale consenta alle aziende una più larga autonomia organizzativa e amministrativa secondo criteri rigorosamente industriali, hanno formato oggetto — come già ricordato — dei voti ripetutamente espressi sia dalla Federazione nazionale aziende municipalizzate di trasporto, sia dalla stessa Confederazione della municipalizzazione nel Convegno del cinquantenario tenutosi nell'ottobre 1953 e nel Congresso del luglio 1955.

* * *

Dalla considerazione delle necessità che si sono illustrate e dalla urgenza di adeguati provvedimenti, trae origine l'annessa proposta di legge, sulla quale si richiama la particolare attenzione del Governo e delle Assemblee legislative. La proposta, nella sua formulazione, rispecchia con la maggiore fedeltà i postulati che l'hanno suggerita e s'inquadra pienamente nello spirito e nel sistema sui quali è modellata la legge 2 agosto 1952, n. 1221, per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in concessione all'industria privata.

L'articolo 1 fissa il campo d'applicazione delle nuove norme, esteso a tutte le aziende comunque esercenti trasporti urbani e suburbani.

L'articolo 2 attribuisce al Ministero dei trasporti, sentita l'apposita Commissione, la determinazione del carattere urbano o suburbano delle linee e di quali di queste linee debbano essere potenziate, ammodernate o trasformate mediante l'adozione di nuovi

sistemi di trazione, e ciò anche con l'eventuale riduzione o soppressione di pubblici servizi di trasporto, la cui gestione risulti insuscettibile di durata vitale: principio, quest'ultimo, introdotto nella legislazione da oltre un ventennio col regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496.

Tenendo presente che i programmi — e quindi le spese — di ammodernamento sono condizionati, nella loro più efficiente redditività, dall'organico e coordinato assetto dei servizi sui quali essi sono portati ad operare, è espressamente prevista nei successivi commi dell'articolo 2, l'effettiva possibilità della unificazione degli atti di autorizzazione o di concessione per le linee o tronchi di linea da potenziare ciò sia nell'ambito della medesima azienda, che nel caso di aziende diverse, ma di proprietà dello stesso ente.

In ossequenza al disposto dell'articolo 68 del decreto presidenziale 28 giugno 1955, n. 774, sul decentramento amministrativo in materia concessionale, avuto presente che nei casi sopra contemplati si ha un concorso statale, si è fatta salva la competenza del Ministero dei trasporti nella decisione sulle richieste di unificazione, demandando allo stesso Ministero di promuovere i conseguenti provvedimenti ai sensi della legislazione oggi vigente circa le singole competenze amministrative per materia e per territorio.

Gli ultimi due commi dell'articolo in esame contemplano la possibilità, ai fini della maggiore organicità della rete di trasporti urbani e suburbani, di procedere all'incorporazione di linee o tronchi di linee gestite da altri concessionari, con risoluzione del relativo rapporto concessionale, secondo il principio dei raggruppamenti, sanzionato dal già ricordato regio decreto-legge del 1932.

La distinzione e la corrispondente qualificazione dei trasporti urbani e suburbani è prevista dall'articolo 3. Le caratteristiche nelle quali tale distinzione si estrinseca sono ricalcate — per ovvie esigenze di uniformità normativa — su quelle contemplate nel progetto di riforma della legge sulle autolinee viaggiatori. Sul passaggio di qualifica da trasporto extraurbano a trasporto suburbano è chiamata a pronunciarsi, per ogni garanzia, la Commissione che la legge stessa istituisce per la sua più conforme attuazione.

L'esclusione dalle provvidenze in esame delle aziende già ammesse ai benefici della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sancita dall'articolo 4, non abbisogna di particolare commento. Altrettanto è a dirsi della precisazione riguardante le ferrovie metropolitane.

L'articolo 5 precisa il concorso statale nella realizzazione dei programmi di potenziamento, ammodernamento o trasformazione degli impianti e del materiale rotabile nella misura del 50 per cento della spesa riconosciuta ammissibile, da corrispondersi in annualità anticipate e per un numero non superiore a 5 a partire dall'esercizio finanziario 1956-57. Manifesta è l'equità della proposta circa l'entità del contributo statale. La corrispondenza in annualità anticipate, che consente una più economica utilizzazione del concorso medesimo, risponde a un principio già adottato in sede di applicazione della legge n. 1221 del 1952. La ripartizione in 5 esercizi distribuisce opportunamente l'onere dell'erario in rapporto a quella che è la prevista durata del periodo di realizzazione delle opere e delle forniture di ammodernamento.

Poiché la presente proposta di legge si prefigge la possibilità di continuare ad estendere, ai settori che si sono innanzi illustrati, provvidenze analoghe a quelle contemplate dalla legge n. 1221, è ovvio che si debba attuare un coordinamento fra le norme attuali e le precedenti, in quanto applicabili e non espressamente derogate. I presupposti, il fondamento, i fini sono i medesimi, pertanto, pur con i particolari adattamenti, le nuove norme entrano a far parte dello stesso complesso legislativo.

Basti pensare alla materia dei piani finanziari, degli obblighi e delle responsabilità dell'azienda ammessa ai benefici della legge, ecc.; a quella della rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio e dei rapporti fra Stato e concessionario, che interessa particolarmente i trasporti extraurbani soggetti alla nuova qualificazione di suburbani; al problema di agevolare alle aziende l'acquisizione dei capitali occorrenti alla copertura della parte di spesa che ad essa incombe, ecc. Trattandosi di questioni prevalentemente tecniche, è parso opportuno, anche allo scopo di una più sollecita definizione, di delegare al Governo l'emanazione dei relativi provvedimenti, fissando tuttavia un termine ristretto per i richiesti adempimenti. Queste le disposizioni contenute nell'articolo 6.

Gli articoli 7 e 8 regolano la composizione e i compiti dell'apposita Commissione consultiva, con formulazione i cui criteri sono di per se stessi evidenti.

L'articolo 9 assicura alle aziende municipalizzate il concorso dello Stato nel pagamento del materiale mobile, acquistato od ordinato dopo l'entrata in vigore della legge

del 1952 e prima dell'entrata in vigore della nuova legge. La misura è apparsa opportuna per non creare soluzioni di continuità nell'aggiornamento dei sistemi di esercizio, tenuto anche presente che le aziende municipalizzate assolvono il 90 per cento del traffico urbano e sono, per ciò stesso, le più pressate alla sua più efficiente organizzazione, anche in rapporto alle già accennate esigenze del disimpegno della circolazione nelle zone nevralgiche del centro cittadino.

L'articolo 10 disciplina, per un'ipotesi che non può esser trascurata, le modalità del riscatto, da parte dell'ente pubblico, dei servizi gestiti dall'impresa privata in pendenza di applicazione delle provvidenze contemplate negli articoli precedenti.

L'articolo 11, infine, determina l'ammontare degli impegni del Ministero dei trasporti per l'attuazione della legge, fissandolo in otto miliardi di lire per ciascun esercizio finanziario e per 5 esercizi a partire da quello 1958-59. L'importo globale che ne risulta, unitamente all'apporto aziendale, può ritenersi, a seguito dei calcoli di massima all'uopo compiuti, adeguato ai fini da raggiungere, senza peraltro alcuna compiacente larghezza, dato che il solo ammodernamento dei trasporti suburbani, in particolare, per la sua complessità e per la rinnovazione *ab imis*, che in più casi si rende necessaria, è destinato ad assorbire per se stesso un ingentissimo sforzo tecnico e finanziario.

* * *

Dopo quanto si è venuto esponendo, non sembra che la presente proposta di legge abbia bisogno di perorazioni finali per il suo accoglimento da parte del Governo e il suffragio del Parlamento. Prendendo a prestito una espressione della terminologia giuridica, si potrebbe dire che il suo miglior fondamento è *in re ipsa*, illuminato dalle quotidiane esperienze, documentato da necessità evidenti, caratterizzate da manifesta indilazionabilità, dovendosi considerare i trasporti di cui ci occupiamo come un vero e proprio strumento di lavoro per amplissime categorie di utenti. L'opera di rinnovamento, iniziata con la legge del 1952, non è quindi da ritenersi compiuta senza questa integrazione, che investe direttamente esigenze di traffico imponenti sotto l'aspetto quantitativo e sotto l'aspetto qualitativo di preminente interesse politico-sociale.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per l'adeguamento tecnico ed economico dei pubblici servizi di trasporto urbani e suburbani alle attuali esigenze degli esercizi, nonché di quelle della circolazione e del traffico dei centri abitati in cui essi si svolgono, si provvede con le condizioni e modalità della presente legge.

Possono essere ammesse ai benefici di cui appresso, secondo le norme della vigente legge sull'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei comuni e delle province (testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578):

- a) le aziende municipalizzate;
- b) le aziende il cui patrimonio sia in maggioranza di proprietà dei comuni, province o di loro consorzi.

Possuno altresì essere ammesse agli stessi benefici le aziende private che esercitano pubblici servizi di trasporto urbani e suburbani in base ad autorizzazione o concessione ad esse direttamente assentita, ovvero per rapporto di subconcessione, appalto o noleggio con comuni, consorzi di comuni o province titolari della corrispondente autorizzazione o concessione.

ART. 2.

Il Ministero dei trasporti, sentita la Commissione interministeriale prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata a termini del seguente articolo 7, determina:

- a) quali linee o tronchi di linee, esercitate dalle aziende di cui all'articolo precedente, debbono esser qualificate, in rapporto alle caratteristiche del traffico servito, urbane o suburbane, e ciò anche se alcune linee o tronchi di linee della rete considerata abbiano diversa qualificazione negli atti di autorizzazione o di concessione in vigore alla data di applicazione della presente legge;
- b) quali delle dette linee o tronchi di linee urbane e suburbane siano da potenziare, ammodernare o trasformare mediante l'adozione di nuovi sistemi di trazione (la sostituzione di servizi ferroviari o tramviari con autolinee o con filovie) e ciò con l'eventuale riduzione o soppressione di pubblici servizi di trasporto, la cui gestione risulti insuscettibile di durata vitale.

A seguito delle determinazioni di cui alla precedente lettera *a*) l'Autorità cui compete, ai sensi della legislazione vigente, la potestà di autorizzazione o di concessione, promuoverà — ove necessari — i conseguenti provvedimenti di variazione degli atti relativi.

Qualora le linee o tronchi di linee, di cui alla precedente lettera *b*), formino oggetto di separati atti di autorizzazione o di concessione, è in facoltà dell'azienda intestataria di essi di richiedere la unificazione e la conseguente stipula di nuova convenzione, sostitutiva delle preesistenti.

Alla medesima unificazione si potrà addivenire qualora gli atti di autorizzazione o di concessione siano intestati ad aziende diverse, semprechè queste siano di proprietà di uno stesso ente, al quale è data facoltà di farne richiesta motivata in relazione a progetti di potenziamento, ammodernamento o trasformazione di linee o tronchi di linee, già formanti oggetto di distinte gestioni.

In conformità del disposto dell'articolo 68 del decreto presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, la decisione sulle norme di unificazione degli atti, prevista dai due precedenti commi, è di competenza del Ministero dei trasporti, il quale, sentita la Commissione di cui all'articolo 7 della presente legge, potrà promuovere i conseguenti provvedimenti, da emanarsi nei modi e nelle forme previste dalla legislazione vigente, nell'ambito delle specifiche competenze amministrative per materia e per territorio.

Nelle applicazioni del terzo, quarto e quinto comma del presente articolo — e con le forme in essi previste — si potrà procedere alla risoluzione di concessioni in corso, secondo le modalità e condizioni di cui all'articolo 1 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496.

Ciò limitatamente ai casi in cui il Ministero dei trasporti, in base a conforme motivato parere della Commissione di cui al successivo articolo 7, ritenga che per la migliore organicità della rete di trasporti urbani o suburbani considerata, essa debba esser integrata con l'esercizio di linee o tronchi di linee gestite da concessionari diversi dal titolare dell'atto di concessione unificato.

ART. 3.

Ai fini della presente legge, sono qualificati:

a) urbani i pubblici servizi di trasporto collettivo che si svolgono per intero nel-

l'ambito del territorio del comune, ovvero colleghino il centro urbano, le sue frazioni e sobborghi, con impianti e località d'immediato interesse per il complesso comunale, quali gli scali ferroviari, marittimi ed aerei, i campi sportivi, le spiagge, i cimiteri, ecc. ancorchè tali impianti e località facciano parte del territorio di comuni finitimi;

b) suburbani i pubblici servizi di trasporto collettivo che, assimilabili per caratteristiche di esercizio o frequenza di corse ai servizi urbani, colleghino, per via terrestre o marittima, col comune capoluogo (o fra loro) centri abitati interdipendenti, anche se non finitimi e appartenenti territorialmente a comuni diversi.

Sulla ricorrenza degli estremi per la qualificazione di suburbani da riconoscersi, ai sensi della lettera b) del precedente comma, a servizi pubblici di trasporto, considerati extraurbani dai vigenti atti di concessione, è chiamata a pronunciarsi, caso per caso, la Commissione di cui al seguente articolo 7.

ART. 4.

Sono escluse dalle provvidenze di cui alla presente legge le ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari in regime di concessione, che risultino già ammesse ai benefici previsti dagli articoli 2 e 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e per il cui potenziamento, ammodernamento o trasformazione si sia provveduto o si provveda con legge speciale.

Non rientra parimenti nel campo d'applicazione della presente legge la materia relativa a ferrovie metropolitane, cui si provvede con leggi speciali.

ART. 5.

Per l'attuazione dei programmi di potenziamento, ammodernamento o trasformazione degli impianti e del materiale rotabile ai sensi della presente legge può essere accordato un contributo dello Stato in annualità anticipate per un numero non superiore a cinque a partire dall'esercizio finanziario 1958-59 e in misura pari alla metà della spesa riconosciuta ammissibile, sia per gli impianti che per il materiale rotabile è d'esercizio.

ART. 6.

Per l'esecuzione di quanto disposto negli articoli precedenti, il Governo è autorizzato:

a) ad emanare le norme di coordinamento fra la presente legge e quella 2 agosto

1952, n. 1221, che, in quanto applicabile e per la materia non espressamente derogata, è estesa ai trasporti urbani e suburbani;

b) ad emanare provvedimenti diretti ad agevolare, anche in forme diverse da quelle previste dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, la provvista di capitali a copertura della parte di spesa occorrente per le opere di potenziamento, ammodernamento o trasformazione degli impianti e del materiale rotabile, posta a carico delle aziende ammesse a fruire dei benefici della presente legge nella misura massima di cui al precedente articolo 5.

Le norme delegate, di cui al presente articolo, saranno emanate con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto coi Ministri interessati e previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge.

ART. 7.

Per tutti i casi di applicazione della presente legge, la composizione della Commissione consultiva di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è integrata:

- a) da due rappresentanti delle aziende municipalizzate;
- b) da un rappresentante dei comuni;
- c) da un rappresentante delle province.

ART. 8.

Ai fini della presente legge la Commissione si pronuncia:

1°) sulla qualificazione dei trasporti urbani e suburbani ai sensi degli articoli 2 e 3 della presente legge e sull'unificazione dei relativi atti di autorizzazione o di concessione;

2°) sull'indispensabilità, totale o parziale, dei programmi di ammodernamento avanzati dalle aziende interessate;

3°) sulle proposte di trasformazione o sostituzione degli impianti e del materiale rotabile, valutate dal punto di vista tecnico e finanziario;

4°) sulla concessione del contributo statale di cui agli articoli 5, 6 e 9 della presente legge;

5°) su ogni altra questione relativa all'interpretazione o alla applicazione della presente legge, per la quale il Ministro dei trasporti ritenga di sentirne il parere.

ART. 9.

Per l'approvvigionamento del materiale mobile acquistato e ordinato dopo l'entrata in vigore della legge 2 agosto 1952, n. 1221,

e prima dell'entrata in vigore della presente legge, le aziende esercenti pubblici trasporti urbani municipalizzati o in maggioranza di proprietà dei comuni e delle province potranno beneficiare del contributo statale di cui all'articolo 5 della presente legge, corrisposto sotto forma d'integrazione del pagamento degli interessi dovuti per operazioni di finanziamento all'uopo contratto, limitatamente all'ammontare della posizione debitoria da estinguersi dopo il 1° gennaio 1958.

Il contributo di cui al precedente comma è comprensivo di quello già accordato o accordabile a norma dell'articolo 19 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

ART. 10.

Ove il comune o la provincia addivenga al riscatto dell'impresa privata esercente il pubblico servizio di trasporto urbano o suburbano, il valore di stima del riscatto, di cui all'articolo 25 del regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, è determinato al netto dei contributi statali limitatamente alla parte già corrisposta o vincolata per operazioni finanziarie.

ART. 11.

Per il pagamento dei contributi di cui all'articolo 5 della presente legge, il Ministero dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni nei limiti di lire otto miliardi per ciascun esercizio finanziario e per cinque esercizi a partire da quello 1958-59.

Le somme non impegnate in un esercizio finanziario dovranno esser impegnate negli esercizi finanziari successivi.

ART. 12.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge sarà fatto fronte mediante prelevamento dal capitolo 493 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1958-59.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 13.

La presente legge andrà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.