

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 583

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI  
(MATTARELLA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO  
(GAVA)

Provvedimenti per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle ferrovie dello Stato ed alle ferrovie in regime di concessione all'industria privata

*Presentato alla Presidenza il 4 gennaio 1954*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le recenti alluvioni in Calabria hanno causato notevoli danni alle ferrovie dello Stato ed alle ferrovie esercitate in regime di concessione.

Per quanto concerne le ferrovie dello Stato l'ammontare dei danni subiti dalle linee, dai fabbricati e dagli impianti fissi può calcolarsi, in base agli accertamenti compiuti, in lire 175 milioni.

Per le ferrovie in concessione all'industria privata i danni riguardano, principalmente, l'armamento e le opere d'arte e per la loro riparazione occorrono circa 230 milioni.

In analogia ai provvedimenti adottati in occasione delle alluvioni dell'autunno 1951 è stato predisposto il presente disegno di legge con il quale si autorizza la spesa di lire 175 milioni per le ferrovie dello Stato e di lire 230 milioni per le ferrovie in regime di concessione.

Il provvedimento che si propone è giustificato dalla considerazione, per quanto concerne le ferrovie dello Stato, che le spese che esso è destinato a fronteggiare, essendo

dovute a eventi calamitosi, per la loro natura ed eccezionalità esorbitano dai limiti della normale gestione ferroviaria, e non possono, pertanto, farsi incidere sulle risultanze ordinarie del bilancio, nel quale, d'altra parte, non troverebbero dotazioni sufficienti.

Per quanto concerne le ferrovie in concessione la spesa anzidetta sarebbe a carico delle società concessionarie, in forza dell'articolo 79 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, sulle ferrovie in concessione.

Le opere da eseguire rientrano, peraltro, nella categoria dei lavori di straordinaria manutenzione delle linee e pertanto le spese dovrebbero far carico ai conti di esercizio. Ma poiché questi, nella quasi generalità, si chiudono in disavanzo, i disavanzi stessi verrebbero ad accrescersi per un importo corrispondente al costo dei lavori di riparazione.

Per la copertura totale o parziale di tali deficit di esercizio l'articolo 27 del decreto legislativo 29 luglio 1938, n. 1121, prevede la concessione di sussidi integrativi di eser-

cizio, rimborsabili a norma dell'articolo 4 del decreto legislativo 12 aprile 1946, n. 338.

Ma nel caso in esame non si ritiene possibile intervenire sotto forma di sussidi integrativi, per le seguenti ragioni:

1°) le disponibilità di bilancio (capitolo n. 53) per la concessione dei sussidi, già insufficienti per far fronte alla copertura dei normali disavanzi, non consentono in alcun modo di farvi gravare le somme necessarie per compensare le aziende degli oneri straordinari che farebbero loro carico per la riparazione dei danni,

2°) le società concessionarie, per la persistente loro deficiarietà hanno esaurito ogni credito presso gli Istituti finanziatori, e, quindi, anche se volessero provvedere in proprio alle spese occorrenti per le riparazioni, in attesa che lo Stato fosse in grado di accordare i corrispondenti sussidi integrativi, non troverebbero alcun Istituto disposto a far loro credito, tanto più che, essendo facoltativa per l'Amministrazione la concessione di tali sussidi, le aziende non sarebbero in grado di offrire una sicura garanzia per il loro rimborso, e tanto meno per il rimborso entro breve termine;

3°) i sussidi integrativi, come già detto, sono rimborsabili, talché la concessione di essi rappresenterebbe una forma di prestito che verrebbe ad appesantire ancor più la già critica situazione economica delle aziende: tanto più che queste sarebbero tenute a corrispondere anche gli interessi passivi sulle somme ricevute dallo Stato.

In conclusione il ricorso ai sussidi integrativi non risolverebbe la situazione, in quanto non darebbe la possibilità ai concessionari di provvedere con la necessaria rapidità all'esecuzione dei lavori di ripristino.

Data pertanto la necessità di assicurare con altro sistema l'esecuzione entro breve termine dei lavori anzidetti, si ritiene opportuno estendere ad essi le norme della legge 14 giugno 1949, n. 410, che consente la correzione di concorsi dello Stato, per la riattivazione di pubblici servizi di trasporto distrutti o danneggiati dalla guerra.

A tal fine viene autorizzata la spesa di lire 230 milioni, da stanziare nel bilancio del Ministero dei trasporti per il corrente esercizio finanziario.

Si è pertanto predisposto il presente disegno di legge.

**DISEGNO DI LEGGE****ART. 1.**

È autorizzata la spesa di lire 175.000.000 (centosettantacinquemilioni) per provvedere alla riparazione dei danni subiti dalle linee dai fabbricati, dagli impianti fissi delle ferrovie dello Stato, a seguito delle alluvioni dell'autunno 1953.

**ART. 2**

Per provvedere alle spese previste dal precedente articolo il Ministero del tesoro è autorizzato a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una sovvenzione straordinaria di complessive lire 175.000.000.

**ART. 3.**

Per la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni dell'autunno 1953 alle ferrovie in regime di concessione alla industria privata possono essere accordati concorsi dello Stato nei limiti e nelle forme stabilite dalla legge 14 giugno 1949, n. 410, relativa alla riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione.

**ART. 4.**

Per la concessione dei concorsi previsti dall'articolo 3 è autorizzato lo stanziamento, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54, della somma di lire 230.000.000.

**ART. 5.**

Alla copertura dell'onere indicato nei precedenti articoli sarà fatto fronte con una parte del gettito dell'addizionale di centesimi cinque per ogni lira di imposte ordinarie, sovrimposte e contributi erariali, comunali e provinciali, istituita con legge 27 dicembre 1953, n. 938.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni al bilancio dello Stato ed a quello delle ferrovie dello Stato.