

SULLA INTERPRETAZIONE DELL'ART. 190 DEL T. U.  
RIFLETTE I RISCATTI FERROVIARI POSTERIORI AL 1908

- a) La prima osservazione a farsi è questa: "l'Art.190 riguarda  
"le concessioni ferroviarie in genere, sieno esse sussidiate  
"dallo Stato, ovvero non sussidiate \_ quindi è una disposi=  
"zione di ordine veramente generale, che si applica anche  
"nel caso di ferrovie sussidiate\_"

che ciò sia vero, è provato dal fatto che pel cal=  
colo delle quote di ammortamento, nella seconda parte del det=  
to articolo, viene specificato "nelle quote d'ammortamento  
"per le linee sussidiate, si comprendono le rate pagate sul=  
"la parte di sovvenzione destinata alla costruzione".

Stabilito questo, è chiaro che il legislatore  
nello stabilire le basi del riscatto, abbia posto alla let=  
tera a) la vaga dicitura - al valore della linea, perchè  
nel caso di ferrovie non sovvenzionate tale valore viene de=  
sunto certamente da una perizia, mancando l'accordo sulla  
quale, la risoluzione è deferita all'arbitrato (art.192).

Invece nel caso di ferrovie sovvenzionate, il va=  
lore della linea è deducibile da elementi che sono nelle ma=  
ni dell'Ente riscattatore, ossia lo Stato, e cioè: la somma  
dei certificati di avanzamento dei lavori, che deve coinci=  
dere col totale della sovvenzione destinata alla costruzio=  
ne.

Più, il capitale azionario e quello delle obbligazioni, che furono dallo Stato imposte al concessionario. Più gli aumenti patrimoniali autorizzati, gli accantonamenti e il materiale mobile. Le severe disposizioni del Governo ai Circoli d'Ispezione, per la continua buona manutenzione delle linee, anche dal lato della incolumità pubblica; le disposizioni altrettanto severe per la veridicità delle scritture amministrative, che devono dare al Governo il concetto della potenzialità delle linee, sono applicate in continuo aumento di rigore dai Circoli d'Ispezione, e sono una garanzia sicura, veramente sicura, per la buona conservazione delle linee.

b) La sovvenzione chilometrica governativa è dal Consiglio superiore stabilita in base ad un piano finanziario, il cui tipo è il seguente:

Passivo: a) Costo di costruzione x = dedotti i sussidi degli Enti locali, = x'' = quota <u>d'ammortamento</u> in 50 anni stabilita in base all'Art.30 del T.U. . . . .L.	x'''
b) quota d'ammortamento della cifra di costo del materiale mobile allo stesso tasso. . . . ."	Y
c) quota di mantenimento del materiale mobile al 2.50 % del suo valore. . . . ."	Z
d) quota di mantenimento del materiale fisso = a circa L.100 per chilometro . . . . ."	i
e) spese d'esercizio (personale, trazione, ecc.) . . . . ."	m
<hr/>	
Totale passivo..... "	x m -
Attivo = L'introito merci e viaggiatori. . . . .	r.

Resta lo sbilancio..... L. x m - r.

tale sbilancio diviso per la lunghezza della linea dà il concorso chilometrico dello Stato.

Come dunque è chiaro dalla genesi del sussidio, questo non corrisponde che ad una parte del costo di costruzione; parte che aumenta o diminuisce a seconda che i presunti redditi della linea sono più o meno lauti. Ora, in Italia i redditi delle linee, sono tutti abbastanza cospicui e dalla media delle concessioni passate si può dedurre che per le ferrovie secondarie e locali vadano da un minimo di L.4.000 per chilometro a cifre molto maggiori.

Resta dunque evidente che il rapporto esistente tra il costo della linea (dedotti sempre i sussidi degli Enti locali, che d'altronde non sono mai importanti) ed il capitale risultante dalla realizzazione della parte di sovvenzione destinata alla costruzione, è un rapporto che in media è valutabile fra 100 e  $\frac{65}{75}$ , dovendo almeno il  $\frac{35}{25}$  % essere costituito dalle azioni sociali, e dalle obbligazioni (in eguale quantità a termine dell'art.171 del Codice di Comm.) le quali ricavano appunto il loro utile dal reddito della linea; reddito che è appunto uno dei coefficienti generativi della misura del sussidio.

e) Quando si sia convinti di queste concatenazioni, è chiaro ed evidente che un Istituto acquirente delle annualità liquide, si trova ad avere in mano i titoli di proprietà del valore del  $\frac{65}{75}$  % della linea; e che quando, quel lontano pericolo di riscatto che può cadere su linee secondarie (pericolo impossibile a verificarsi per la linea Rimini-



Mercatino, e per la Massa Lombarda=Imola =Casteldelrio perchè non potranno mai divenire principali) l'Istituto ricevesse una garanzia sui cespiti legali del riscatto (aumenti patrimoniali, avviamento, spese generali) e sul materiale mobile, egli viene ad avere una garanzia tale, così ampia, così sicura, che il non accedervi farebbe nascere il dubbio che fosse partito preso.

- d) E' evidente che il Tesoro segue in questo momento, (seguendo una antica lodevole abitudine che vorrebbe essere un congegno di freno) una tattica dilatoria; ma la disposizione della legge Bertolini è tassativa, e con tali termini da non potere esservi dubbio sulla sua interpretazione.—Tale legge, che è riportata nel Testo Unico art. 37 — dice: che la parte di sovvenzione governativa, per la costruzione può essere vincolata in Italia od all'Estero : INTEGRALMENTE: per la provvista dei capitali a condizioni: a) che sieno comminate al governo le condizioni dell'operazione — b) che la somministrazione segua l'avanzamento dei lavori — c) che l'AMMORTAMENTO non abbia un periodo ECCELENTE A QUELLO DELLA SOVVENZIONE.

= Ora, la parola integralmente riferita ad un sussidio chilometrico, lo abbraccia e pel tempo e pel valore; la condizione è poi ribadita dal comma c) dell'Art.37 stesso, surripotato, (ammortamento eguale al periodo di sovvenzione).

- e) E' evidente che l'art.37, riguardante esclusivamente ferrovie sovvenzionate, non può essere messo in confronto dell'art. 190 del T.U. che riguarda tutte le ferrovie, sovvenzionate o

no, se non con peculiari avvertenze . Ed anzitutto: Riscatto = che cosa vuol riscattare lo Stato? La ferrovia . In nessuna parte dell'articolo è detto che per le ferrovie sovvenzionate, lo Stato cesserà dal pagare le annualità che a termini dell'art.37 furono integralmente vincolate, solo è detto che pel calcolo dell'ammortamento, devono essere calcolate le quote pagate sulla parte di sovvenzione destinata alla costruzione.

= E poichè lo Stato col riscatto, intende di fare statale la linea ferroviaria, per ragioni di interesse nazionale, usando i Corpi Consultivi suoi, e mediante Legge (e quindi non è il sussidio che esso riscatta), poichè nel caso di ferrovie sovvenzionate, quando la parte di sovvenzione destinata alla costruzione sia stata vincolata regolarmente , e integralmente col consenso dello Stato a norma dell'art.37 , è chiaro che colla applicazione dell'Art.190, sotto qualunque seria interpretazione, lo Stato deve continuare a pagare i sussidi regolarmente vincolati, e non è mai successo un caso differente.

f) Tutto quanto precede, naturalmente in tesi generale, mentre il caso particolare delle linee locali Rimini=Mercatino e Massa=Imola=Casteldelrio, presenta la pregiudiziale insormontabile della impossibilità assoluta nella quale si trovano, di divenire ferrovie principali; ciò per le loro caratteristiche, per la loro ubicazione, per gli interessi affatto locali che devono servire, senza la più lontana possibilità che anche in lontano avvenire vi si creino condizioni di ordine militare o nazionale tali da dover divenire principali.

Ciò è pacificamente provato dal fatto che già il Ministero de' LL. PP. aveva scritto al Ministero del Tesoro una lettera esprimendo l'avviso che dal suo lato (ed è tutto lato nico) nulla poteva ostare ad una rinuncia al diritto di riscatto. fino da oggi sol che il Ministero del Tesoro rispo che era intervenuta una sessione anche coi rappresentanti dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni e che si era ciso di risolvere altrimenti la questione. Forse il Ministero del Tesoro, oltre che temporeggiare, non vuol creare un precedente che può essere invocato da altre linee che non si vano nelle stesse circostanze.

Roma, 29/10/913.