

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 3702

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CARPINO, AMODEO, ALBERINI, TROTTA*Presentata il 21 ottobre 1982*

Norme per il coordinamento degli interventi nel settore dei trasporti dell'area metropolitana di Napoli

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge si intende affrontare in modo serio ed organico e con carattere prioritario, i problemi di mobilità e di trasporto dell'intera area metropolitana di Napoli, ulteriormente aggravati dal sisma del novembre 1980.

I motivi che giustificano la presentazione di questa proposta di legge scaturiscono anche dalla constatazione di inspiegabili vischiosità e lentezza da parte dei pubblici poteri preposti, per radicali ed urgenti provvedimenti tendenti ad un coordinamento degli interventi nel settore dei trasporti dell'area metropolitana partenopea, che programmati da uno specifico comitato del competente ministero non hanno avuto, inspiegabilmente, malgrado una pressante richiesta, la definizione dei provvedimenti legislativi.

Da quanto precede, la necessità di una proposta che abbia carattere prioritario

e d'urgenza, per questa particolare area metropolitana, per quanto attiene ai settori delle ferrovie in concessione della metropolitana e dell'aeroporto civile, pur inserendosi organicamente nel contesto di tutti quei provvedimenti legislativi esistenti o all'esame del Parlamento a carattere nazionale.

Si è dinanzi all'urgente necessità di effettuare interventi funzionali atti ad assicurare immediati benefici alla circolazione.

Sul piano strettamente ferroviario si tratta di facilitare e favorire l'interscambio nord-sud ed est-ovest sulla direttrice tirrenica e sulla trasversale Tirreno-Adriatico, migliorando il flusso delle merci e snellendo, privilegiandolo, il traffico pendolare.

Per le ferrovie in concessione e per la prima linea della metropolitana, si tratta di coordinare ed attivare tutti quegli interventi previsti dalle apposite iniziative

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

legislative; in particolare quei provvedimenti concernenti il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione ed i finanziamenti per i trasporti metropolitani.

In questo contesto si fa specifico riferimento al raddoppio delle linee Circumflegrea e Cumana, ai collegamenti con il nuovo insediamento di Quarto, all'adeguamento del terminale di Napoli-Montesanto alle esigenze sempre crescenti con il servizio metropolitano delle ferrovie dello Stato e la costruenda metropolitana di Napoli, alla costruzione della nuova ferrovia Alifana ed a quella a doppio binario Poggioreale-Casalnuovo prolungata sino a Pomigliano D'Arco.

Onorevoli colleghi, con la presente proposta di legge ed i suddetti interventi, si predispongono le premesse per un agevole uso del territorio campano, raggiungendo non indifferenti obiettivi come il decongestionamento delle aree urbane, la rivitalizzazione ed il recupero funzionale delle aree depresse, il collegamento, necessario ed indispensabile con i nuovi insediamenti.

Entrando nel merito del provvedimento, l'articolo 1 prevede un piano di interventi per le ferrovie in concessione di durata quinquennale (dal 1982 al 1986).

La spesa è complessivamente corrispondente a quella indicata dal citato disegno di legge n. 790, ma la ripartizione tra le quattro ferrovie si discosta parzialmente da quella ivi prevista. Fermi i 215 miliardi per l'Alifana, i rimanenti vengono destinati così:

175 miliardi per la Circumvesuviana;

72 miliardi per la Cumana;

50 miliardi per la Circumflegrea.

Per quanto riguarda invece la linea 1 della metropolitana di Napoli, l'articolo 2 dispone che l'intervento dello Stato si espliciti, per quanto sopra, nella partecipazione al finanziamento mediante l'assegnazione alla regione Campania, ai sensi dell'articolo 119, terzo comma, della Costituzione e dell'articolo 12 della legge

n. 281 del 1970, di un contributo speciale finalizzato alla realizzazione della linea.

La regione è così posta in grado di finanziare il comune di Napoli, cui compete provvedere ai lavori e alle forniture a mezzo di imprese concessionarie od appaltatrici. È opportuno, a questo riguardo, che la erogazione dei finanziamenti interessi contestualmente la tratta di prolungamento Colli Aminei-Secondigliano e quella piazza Vanvitelli-piazza Garibaldi e ciò al fine di portare a compimento l'intera opera nel periodo di tempo previsto.

Il contributo di lire 800 miliardi è ripartito in 10 annualità in previsione di una durata decennale dei lavori ed è previsto che l'importo delle annualità successive alla prima (lire 86 miliardi ciascuna) venga aggiornato dallo stesso legislatore, in sede di legge finanziaria, alle variazioni dei costi.

La stretta correlazione fra erogazioni e realizzazioni è garantita da una norma che vincola l'assegnazione di ciascuna annualità di contributi all'utilizzazione della precedente.

È prevista la garanzia dello Stato sui mutui che venissero contratti e sulle obbligazioni che venissero emesse dal comune per far fronte alla parte di spesa non coperta dal contributo statale (ed all'eventuale contributo integrativo della regione). Perciò è esteso alla congruità della spesa l'esame della Commissione interministeriale *ex lege* n. 1042 del 1969, in ogni caso, necessario per gli aspetti progettuali concernenti la sicurezza.

In relazione al proposito manifestato dall'IRI, azionista di maggioranza della società Strade ferrate secondarie e meridionali concessionaria della Circumvesuviana, di rinunciare alla concessione, si provvede, con apposito articolo (articolo 3), alla dichiarazione di riscatto della detta rete ferroviaria, disponendosi contestualmente l'assunzione dell'esercizio da parte del Ministero dei trasporti, e cioè l'istituzione di una gestione commissariale governativa.

Il riscatto è, com'è noto, lo strumento previsto dalla normativa vigente (te-

sto unico 9 maggio 1912, n. 1447) per porre anticipatamente fine al rapporto concessionale. È tuttavia subordinato ad una complessa e lunga procedura amministrativa, che si conclude con l'approvazione da parte del Parlamento delle relative condizioni.

Si propone che, come in altri casi in passato (ad esempio per il riscatto della ferrovia Sondrio-Tirano), il Parlamento anticipi la propria manifestazione di volontà, dando immediata attuazione al riscatto e rinviando, per la determinazione dell'indennizzo, alle norme del ripetuto testo unico. Nella specie è precisamente applicabile, e si fa pertanto riferimento ad esso, l'articolo 188, in base al quale spetterà alla società concessionaria solo il prezzo di stima del materiale mobile di sua proprietà e delle provviste.

L'istituenda gestione, la quale provvederebbe pertanto, in sostituzione della società, agli interventi previsti dal presente provvedimento è destinata a cessare allorché diverrà operativa per la regione Campania la delega delle funzioni in materia di ferrovie.

Per quanto riguarda le concessioni delle autolinee esercitate dalla società Strade ferrate secondarie meridionali, dovrà provvedervi la regione Campania.

Con l'articolo 4 viene autorizzata la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a provvedere all'ammodernamento ed al potenziamento della ferrovia in gestione commissariale governativa Benevento-Cancello, nei limiti degli stanziamenti disposti in esecuzione della legge 12 febbraio 1981, n. 17.

Per tali lavori il relativo programma di utilizzo delle somme stanziare con la predetta legge n. 17 del 1981 prevede una spesa di lire 20 miliardi per la realizzazione di un impianto per il controllo cen-

tralizzato del traffico, il rinnovo dell'armamento e lavori alla trazione elettrica.

L'autorizzazione di cui sopra viene richiesta in vista del programmato inserimento della linea in questione nella rete delle ferrovie dello Stato.

Con l'articolo 5 si dispone il completamento dell'aeroporto di Napoli Capodichino, che serve un bacino di traffico internazionale di circa sei milioni di abitanti.

Dopo la ultimazione dei lavori finanziati dalle leggi n. 825 del 1973 e n. 299 del 1979, è necessario procedere alla realizzazione di opere di completamento consistenti nel prolungamento della pista principale; nella ristrutturazione dell'area di manovra destinata al parcheggio e al movimento degli aeromobili; nella costruzione del fabbricato per l'aerostazione merci; nella costruzione di un manufatto per il ricovero dei mezzi di rampa e delle attrezzature, con annessa officina, nonché dell'ammodernamento degli impianti riguardanti la sicurezza del traffico aereo e della eventuale ristrutturazione di quelli esistenti (torre di controllo, radar, ecc.).

Alcune di queste opere sono state anche progettate ed esaminate dagli organi tecnici competenti ma, purtroppo, non hanno ottenuto la relativa approvazione per la mancanza dei finanziamenti.

L'articolo in questione si propone di risolvere tale problema autorizzando il comune di Napoli a contrarre un prestito con la Cassa depositi e prestiti, garantito dallo Stato, e fino alla concorrenza di lire 25 miliardi.

Gli oneri finanziari di tale prestito graveranno sul bilancio statale a partire dal 1983.

L'ultimo articolo (articolo 6) detta le norme per la copertura finanziaria dell'onere derivante dal presente provvedimento legislativo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per l'effettuazione di interventi per lo ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie Cumana, Circumflegrea, Circumvesuviana ed Alifana inferiore il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere impegni in ragione di:

- 1) lire 24 miliardi per il 1982;
- 2) lire 113 miliardi per il 1983;
- 3) lire 125 miliardi per il 1984;
- 4) lire 125 miliardi per il 1985;
- 5) lire 125 miliardi per il 1986.

Gli interventi saranno destinati:

- a) per lire 72 miliardi alla ferrovia Cumana;
- b) per lire 50 miliardi alla ferrovia Circumflegrea;
- c) per lire 175 miliardi alla ferrovia Circumvesuviana;
- d) per lire 215 miliardi alla ferrovia Alifana inferiore.

Può prevedersi anche la costruzione di nuovi tronchi ferroviari e l'approvvigionamento di materiale rotabile.

I programmi degli interventi e progetti sono approvati separatamente per ciascuna ferrovia con decreti del Ministro dei trasporti su parere della Commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante del Ministero del bilancio e della programmazione economica.

Su tali provvedimenti sarà preventivamente sentita la regione Campania che può far conoscere proprie osservazioni entro quarantacinque giorni dalla richiesta.

Le opere e il materiale mobile delle ferrovie che godono degli interventi restano acquisiti in proprietà dello Stato

in relazione all'incremento di valore e in proporzione alla misura dell'intervento finanziario erogato, restando in uso gratuito agli esercenti, con l'obbligo di curare la perfetta conservazione e il ripristino in caso di distruzione o danneggiamento non dovuto a causa di forza maggiore.

ART. 2.

È assegnato alla regione Campania, in aumento della quota ad essa spettante del fondo di cui all'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, un contributo speciale di 800 miliardi per finanziare la realizzazione, a cura del comune di Napoli, della linea uno della metropolitana da piazza Garibaldi a Colli Aminei, prolungata a Secondigliano e raccordata alla ferrovia Alifana inferiore.

I progetti devono essere ritenuti ammissibili, anche ai fini della congruità della spesa, dalla Commissione interministeriale di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

Il contributo, detratto il 10 per cento, da trattarsi fino alla apertura all'esercizio dell'intera opera, è ripartito in dieci annualità, di cui la prima di lire 26 miliardi e le successive di lire 86 miliardi ciascuna.

Per gli anni 1983 e successivi la legge finanziaria determinerà l'aggiornamento delle annualità in relazione alle variazioni dei costi delle costruzioni rilevate dagli indici ISTAT.

Ciascuna annualità successiva alla prima è proporzionalmente ridotta se la precedente risulterà spesa od impegnata solo parzialmente.

Il comune di Napoli può richiedere la garanzia dello Stato sui mutui contratti e sulle obbligazioni emesse per far fronte alla parte di spesa non coperta dal contributo di cui al presente articolo e dall'eventuale finanziamento integrativo della regione.

È revocato il contributo trentennale concesso al comune di Napoli per la rea-

lizzazione della linea uno della metropolitana ai sensi delle leggi 29 dicembre 1969, n. 1042 e 16 ottobre 1975, n. 493.

Ai lavori e alle forniture si estendono, in quanto applicabili, le disposizioni della legge 3 gennaio 1978, n. 1.

ART. 3.

È dichiarato il riscatto della ferrovia Circumvesuviana in concessione alla società Strade ferrate secondarie meridionali ed autorizzata l'assunzione diretta da parte del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - a mezzo di un commissario e di un vicecommissario, da nominarsi tra i funzionari della stessa Direzione generale aventi la qualifica di dirigente generale i quali, per il periodo di espletamento dell'incarico, saranno collocati nella posizione di fuori ruolo ai sensi delle vigenti norme.

Allorquando diverrà operativa per la regione Campania la delega delle funzioni in materia di ferrovie in concessione di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, cesserà la gestione diretta da parte del Ministero dei trasporti. Il compenso dovuto alla società concessionaria sarà determinato ai sensi dell'articolo 188 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Per l'esercizio effettuato dalla società concessionaria fino alla consegna delle linee della rete il Ministero dei trasporti è autorizzato a procedere al ripiano dei disavanzi riconoscibili ai sensi delle vigenti disposizioni.

ART. 4.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere allo ammodernamento ed al potenziamento della ferrovia in gestione commissariale governativa Benevento-Cancello nei limiti degli stanziamenti disposti in esecuzione della legge 12 febbraio 1981, n. 17.

ART. 5.

Per l'effettuazione degli interventi di completamento dell'aeroporto di Napoli Capodichino, relativi al traffico civile e commerciale e agli impianti riguardanti la sicurezza dei voli, il comune di Napoli è autorizzato a contrarre un mutuo garantito dallo Stato fino alla concorrenza di lire 25 miliardi. Gli oneri finanziari derivanti dal mutuo graveranno sul bilancio dello Stato a decorrere dal 1983.

Il programma di spesa, autorizzato dagli organi competenti, sarà definito dal comune di Napoli, di intesa con la Direzione generale dell'aviazione civile.

ART. 6.

All'onere di lire 50 miliardi derivante dai precedenti articoli 1 e 2 per l'anno 1982 si fa fronte mediante adeguata riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Gli oneri derivanti dal precedente articolo 3 faranno carico al capitolo 1652 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno 1982.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le opportune variazioni.

Le quote di spesa da iscrivere in bilancio negli anni successivi saranno determinate annualmente con la legge finanziaria.