

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1689

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)Aumento della spesa autorizzata per la concessione di sola costruzione
della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea*Presentato alla Presidenza il 21 giugno 1955*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, fu autorizzata la spesa di lire 1.300.000.000 per la costruzione di una ferrovia denominata Circumflegrea, costituita:

1°) da un tronco, della lunghezza prevista in chilometri 27,500, che partendo dalla città di Napoli con una testa di linea comune con la ferrovia Cumana, e passando per gli abitati di Soccavo, Pianura e Quarto e per le spiagge di Licola e Cuma, si sarebbe congiunta presso il Fusaro alla predetta ferrovia Cumana;

2°) da due diramazioni, dello sviluppo previsto rispettivamente di chilometri 4,200 e chilometri 1,200, congiungenti la località di Torre Gaveta con la spiaggia di Miseno e con l'abitato di Monte Procida.

Col medesimo atto legislativo venne accordato alla Società anonima per l'esercizio di pubblici esercizi (S. E. P. S. A.) la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia, col corrispettivo a corpo di lire 1.300.000.000.

Per tale corrispettivo corrispondente all'ammontare della spesa da essa prevista per il primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) la S. E. P. S. A. avrebbe dovuto provvedere, senz'altro avere a pretendere,

anche alle opere per eventuali varianti al progetto prescritto da questo Ministero su conforme parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nonché a tutte le opere del secondo gruppo (completamento, armamento ed elettrificazione), all'acquisto del materiale rotabile ed all'esercizio.

Per regolare i patti concessionali venne stipulata in data 16 aprile 1948 una convenzione con la S. E. P. S. A. approvata e resa esecutoria con decreto presidenziale 7 maggio 1948, n. 729.

Peraltro, iniziati i lavori la Società si è subito trovata in gravi difficoltà a causa del notevole spostamento delle previsioni fatte circa il costo della ferrovia, ed ha pertanto chiesto la sostanziale e radicale modifica della concessione.

In accoglimento dell'istanza sociale, la citata convenzione 16 aprile 1948 venne risolta con atto 2 dicembre 1949, approvato con la legge 5 aprile 1950, n. 225, la quale dettò nel contempo le nuove condizioni di concessione.

A modifica del citato decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, la concessione accordata alla S. E. P. S. A. venne ridotta alla sola costruzione per la sede stradale e fabbricati del tratto di chilometri 27,095 che, partendo

dalla stazione di Napoli (Montesanto) della ferrovia Cumana e passando per gli abitati di Soccavo, Pianura e Quarto e per le spiagge di Licola e Cuma, giunge alla stazione di Torre Gaveta della ferrovia Cumana stessa; ed il corrispettivo per tali opere e forniture, compreso l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni di Napoli (Montesanto) e di Torre Gaveta della ferrovia Cumana, venne fissato in lire 1.276.142.816, salvo le variazioni derivanti dai procedimenti di revisione dei prezzi.

Eventuali varianti al tracciato delle ferrovie, da approvarsi con decreto presidenziale, non avrebbero potuto comunque importare una spesa superiore a quella prevista di lire 276.142.816 (articolo 7).

Per regolare la nuova concessione venne stipulata con la S. E. P. S. A. l'atto 24 giugno 1950, n. 225, approvato e reso esecutivo con decreto presidenziale 27 ottobre 1950 n. 1002.

Successivamente la concessionaria presentò un primo progetto di variante con bolli annullati in data 10 febbraio 1950, il quale fu approvato con decreto presidenziale 19 giugno 1951. Un secondo progetto di variante venne approvato con decreto ministeriale 19 novembre 1952, n. 4614. Le maggiori spese conseguenti alla esecuzione delle suddette varianti furono poste a carico della Società, a norma del ricordato articolo 7 della legge 5 aprile 1950, n. 225.

L'esecuzione di tali varianti e le esigenze tecniche manifestatesi all'atto della costruzione delle opere per la natura dei terreni attraversati, nonché la introduzione di notevoli ulteriori modifiche proposte dalla concessionaria od alla medesima richieste dal Ministero dei trasporti o dalle Amministrazioni locali, modifiche tutte regolarmente approvate, hanno determinato quantità di lavori notevolmente superiori a quelle previste, così da indurre la S. E. P. S. A. a far presente l'assoluta necessità che il corrispettivo di concessione sia elevato a lire 1.666.150.548.

Tenuto conto della utilità delle accennate varianti che rappresentano un notevole miglioramento dell'opera quando non debbano considerarsi indispensabili correzioni del progetto originario;

considerato che il rigetto della richiesta porterebbe sicuramente alla decadenza della Società dalla concessione, con serie complicazioni anche nei riguardi dell'esercizio della ferrovia Cumana, di cui la medesima Società è concessionaria;

ritenuto che non sarebbe economicamente vantaggioso per l'Erario affidare ad

altra Società il completamento delle opere della costruenda ferrovia;

ed atteso infine che unico azionista della S. E. P. S. A. è l'Ente autonomo del Volturno, Ente di diritto pubblico, sovvenzionato dallo Stato, il cui bilancio non potrebbe sopportare la maggiore spesa, la quale comunque finirebbe pur sempre per ricadere, sia pure indirettamente, a carico dello Stato, sentito il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici (voto 15 novembre 1954, n. 2009) si è ritenuto che per l'esecuzione delle varianti in questione possa ammettersi una maggiore spesa di lire 279.931.701 e che conseguentemente l'ammontare complessivo del corrispettivo ai prezzi del 1943 possa essere elevato a lire 1.556.074.517.

È poi da far presente che sebbene la legge 5 aprile 1950, n. 225, riconosca e regoli il principio della revisione dei prezzi, essa non ha tuttavia previsto alcuna disponibilità di somma da destinare a detta revisione, all'infuori della eccedenza fra le lire 23.857.184 stanziata e la effettiva spesa accertata per il rimborso delle indennità di esproprio degli immobili nonché delle indennità di occupazione e dei lavori inizialmente eseguiti, e poi abbandonati, sulla diramazione Torre Gaveta-Miliscola (art. 5).

Tale eccedenza, alla data del 16 aprile 1954, risulta di sole lire 6.904.013, laddove, alla stessa data, l'importo da corrispondere alla S. E. P. S. A. a titolo di revisione prezzi su un ammontare di lavori pari a circa il 35 per cento del totale, ascende già ad oltre 121 milioni, per cui si può prevedere che, ferma restando l'attuale percentuale media di aumento dei prezzi, ad opera ultimata dovranno corrispondersi alla Società non meno di lire 360 milioni.

E poichè, come si è detto, la stessa legge 5 aprile 1950, nel determinare il corrispettivo di concessione, ha fatto espressamente salve le variazioni derivabili dal procedimento di revisione, senza porre alcun limite alla relativa spesa, è necessario che le somme occorrenti vengano stanziata in bilancio.

Pertanto, in complesso, per il completamento del primo gruppo di opere della ferrovia Circumflegrea, si presenta la necessità di un ulteriore stanziamento di lire 640.000.000 in cifra tonda (di cui lire 279.931.701 per le varianti e lire 360.068.299 per la revisione dei prezzi).

In relazione a ciò, si è predisposto il presente disegno di legge con il quale la spesa autorizzata con l'articolo 1 del citato regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, e

destinata, ai sensi degli articoli 3 e 5 della legge 5 aprile 1950, n. 225, per la concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea, viene aumentata complessivamente di lire 640.000.000.

La maggiore spesa prevista, stante la attuale difficoltà di reperire i mezzi di copertura, è stata posta a carico del bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

La spesa autorizzata con l'articolo 1 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, e destinata, ai sensi degli articoli 3 e 5 della legge 5 aprile 1950, n. 225, a far fronte agli oneri derivanti dalla concessione di sola costruzione della sede stradale e fabbricati della ferrovia Circumflegrea, è aumentata di lire 640.000.000 in dipendenza dei maggiori oneri derivanti dall'introduzione delle varianti di cui al voto 15 novembre 1954, n. 2009, del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e dalla revisione dei prezzi di cui all'articolo 6 della citata legge 5 aprile 1950, n. 225.

ART. 2.

È abrogato il secondo comma dell'articolo 7 della legge 5 aprile 1950, n. 225.

ART. 3.

La maggiore spesa di lire 640.000.000 sarà iscritta in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1956-57.