

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

XXIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 29 LUGLIO 1955

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **JERVOLINO ANGELO RAFFAELE**

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	265
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata. (Approvato dal Senato). (1674) . .	263
PRESIDENTE	263, 264, 265
CAFIERO.	264
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	265

La seduta comincia alle 9,15.

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata. (Approvato dal Senato). (1674).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Concessione di una sovvenzione straordinaria per la

maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata.

Questo provvedimento, di cui io stesso sono relatore, ha avuto l'approvazione da parte del Senato.

Fra il Ministero dei trasporti e la Società strade ferrate secondarie meridionali fu stipulata, il giorno 12 novembre 1942, una convenzione in virtù della quale venivano concessi alla predetta società la costruzione e l'esercizio della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento.

Il primo gruppo di opere fu preventivato in lire 21.101.053 e fu assegnata, in linea provvisoria, una sovvenzione chilometrica di lire 79.615 per la durata di anni cinquanta, salvo a stabilire la sovvenzione definitiva al verificarsi delle condizioni concordate nella richiamata convenzione.

La convenzione in parola fu approvata con la legge 11 gennaio 1943, n. 32. La Società iniziò i lavori durante la guerra ma non potette proseguirli per la carenza delle materie prime ed il contingentamento di altre ed essenziali; pertanto completò i lavori nel dopoguerra e la linea ferroviaria fu ultimata nel gennaio 1948, epoca nella quale l'esercizio ebbe inizio.

Il Ministero dei trasporti, nel constatare la perfetta esecuzione dei lavori eseguiti e, fra l'altro, l'ammodernamento del tratto ferroviario fra Napoli e Castellammare di Stabia, la cui spesa per un importo di oltre trecento milioni fu a carico della Società concessionaria-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 LUGLIO 1955

ria, accertò che la spesa effettiva dei lavori, preventivati in lire 21.401.053 ammontavano a lire 1.163.313.000. Pertanto, con un atto aggiuntivo alla convenzione più volte richiamata, approvato con decreto dei Ministri del tesoro e dei trasporti, in data 21 agosto 1946, n. 1938, autorizzò un aumento delle tariffe che, per la durata della concessione, lasciava prevedere un maggior gettito di circa seicento milioni: il che non ha trovato corrispondenza nella realtà perché l'aumento di tariffa ha contratto il traffico.

La Società concessionaria, che deve eseguire altri importanti lavori ferroviari in quella linea il cui importo è previsto nella spesa di un miliardo e per questi non richiede un nuovo sussidio governativo, ha ripetutamente fatto presente che è nella impossibilità di sostenere gli oneri ed ha chiesto la rivalsa della maggiore spesa indicata nella somma di circa 500 milioni.

La richiesta della Società concessionaria, se non è fondata su ragioni rigorosamente giuridiche, è tuttavia sostenuta da principi di equità come ha opportunamente osservato il Consiglio di Stato. Il quale, con il parere del 26 settembre 1950, n. 981, si è così espresso: « Se per equità dovesse intendersi un aspetto della giustizia e cioè la giustizia di un dato caso, intesa con senso più umano e con maggiore aderenza agli imperativi morali, non può negarsi nel caso l'esistenza di motivi di equità i quali consigliano di mitigare il rigore della formale osservanza delle clausole del negozio ».

Con eguale valutazione di equità si è espresso il Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha dovuto esprimere il proprio parere sulla determinazione della sovvenzione definitiva.

Il Ministero dei trasporti, pertanto, predispose un disegno di legge con il quale veniva autorizzata una maggiore spesa non superiore a quattrocentocinquanta milioni per la costruzione del primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento. La somma indicata dal Ministero suddetto fu ridotta a quattrocentoventicinque milioni su proposta della Commissione permanente del Senato e, in sede di discussione, limitata a trecentosettanta milioni. Con tali precedenti il disegno di legge viene all'esame della nostra Commissione ed io — anche in conformità del parere favorevole dato dalla Commissione finanze e tesoro della Camera — ne propongo l'approvazione.

A sostegno della mia proposta stanno anche altre considerazioni sulle quali richiamo

l'attenzione degli onorevoli componenti della nostra Commissione:

1°) urgenti ed indilazionabili lavori dovranno eseguirsi sul tratto Napoli-Torre Annunziata quali il raddoppio del binario tra Barra e Torre Annunziata e la eliminazione di numerosi passaggi a livello in zone importanti che, allo stato, sono gravemente danneggiate.

Tali lavori, per i quali si prevede una spesa di un miliardo a carico della Società concessionaria, permetteranno l'occupazione di numerose persone oltre a sviluppare la economia dei trasporti nelle zone interessate; se non sarà approvato il provvedimento in oggetto la Società concessionaria si troverà nella impossibilità di eseguire i lavori innanzi indicati;

2°) i lavori eseguiti, per i quali viene data alla Società concessionaria la maggiore somma di 370 milioni, e quelli da eseguirsi sono reversibili all'amministrazione ferroviaria, senza alcuna contropartita alla scadenza della concessione: e ciò in virtù delle leggi vigenti.

Anche per queste considerazioni, ho viva certezza che l'onorevole Commissione vorrà deliberare conformemente a quanto ha statuito l'altro ramo del Parlamento.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CAFIERO. Desidero un semplice chiarimento. Le opere, che lei ha elencato, sono a carico della Società?

PRESIDENTE. Io ho detto « senza alcuna rivalsa ».

CAFIERO. Quanto tempo dura la concessione?

PRESIDENTE. Altri 41 anni.

CAFIERO. La Società oltre a questo contributo non dovrebbe pretendere nulla, anche nel caso che i suoi introiti fossero bassi.

PRESIDENTE. Nulla, salvo il contributo che anno per anno le è stato accordato.

CAFIERO. Ad ogni modo, quello che raccomando è la eliminazione dei passaggi a livello.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Per la costruzione del primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento è au-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 29 LUGLIO 1955

torizzata una maggiore spesa d'importo non superiore a lire 370.000.000.

(È approvato).

ART. 2.

In aggiunta alla sovvenzione assentita con l'articolo 3 dell'atto addizionale 28 aprile 1951 è accordata alla concessionaria Società strade ferrate secondarie meridionali, una sovvenzione straordinaria quarantacinquennale da corrispondersi in annualità posticipate determinate al tasso del 5,50 per cento e con decorrenza dal 19 febbraio 1953, valevoli ad integrare la maggiore spesa di cui al precedente articolo 1.

Dette annualità potranno essere vincolate per le operazioni di cui agli articoli 36, 37 e 38 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro verrà determinato l'ammontare della sovvenzione di cui al comma primo del presente articolo entro i limiti di spesa di cui al precedente articolo.

(È approvato).

ART. 3.

L'onere derivante dalla presente legge farà carico al bilancio del Ministero dei trasporti, per gli esercizi finanziari 1954-55 e seguenti, sul capitolo concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge approvato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento in concessione all'industria privata » (Approvato dal Senato) (1674):

Presenti e votanti	38
Maggioranza	20
Voti favorevoli	26
Voti contrari	12

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Bima, Bensi, Bogoni, Boidi, Borsellino, Burato, Cacciatore, Cafiero, Calandrone Pacifico, Cerreti, Colasanto, Concas, De Biagi, Ducci, Ferrario Celestino, Fiorentino, Gatto, Gorreri, Graziadei, Jannelli, Jervolino Angelo Raffaele, Lombardi Carlo, Lombardi Pietro, Maniera, Moscatelli, Murdaca, Pasini, Petrucci, Pintus, Reali, Roasio, Rubeo, Sala, Semeraro Santo, Sensi, Troisi, Viale e Zambelli.

È in congedo:

Farinet.

La seduta termina alle 9,50.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI