

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

(CORBELLINI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(COLOMBO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 OTTOBRE 1963

Autorizzazione della spesa occorrente per il raddoppio del tratto Bivio La Celsa-Prima Porta della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo

ONOREVOLI SENATORI. — Il raddoppio del tratto urbano della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, previsto dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552, fra la stazione di Acqua Acetosa e Prima Porta e dal successivo decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 20 dicembre 1946, n. 655, esteso al tronco Piazzale Flaminio-Acqua Acetosa, è stato eseguito, in base al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 novembre 1947, n. 1597, solo fino alla località Bivio La Celsa.

Peraltro il traffico oltre il detto bivio si è in questi ultimi anni sensibilmente intensificato, in conseguenza del notevole incremento edilizio di Prima Porta, dove si è andata costituendo una vera e propria borgata.

Come è facile immaginare, la strozzatura determinata dal tratto a binario semplice fra La Celsa e Prima Porta dà luogo, specie

nelle ore di punta, in cui la frequenza dei treni arriva a 10 minuti, a notevoli complicazioni; donde l'esigenza ormai indilazionabile di prolungare il raddoppio fino alla stazione di Prima Porta, così come previsto dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552.

Le difficoltà derivanti dalla necessità di provvedere, a tale scopo, all'allargamento del cavalcavia stradale della Via Flaminia al chilometro 10,560 hanno finora consigliato di soprassedere ad ogni decisione in proposito.

Recentemente, però, l'A.N.A.S. ha dato inizio ai lavori per la realizzazione di una variante della Via Flaminia, al fine di evitare l'attraversamento della nuova borgata formatasi a Prima Porta, e nell'occasione è previsto l'allargamento della sede stradale e del cavalcavia, sì che appare opportuno affrontare ora il problema del raddoppio per evitare di dover incontrare maggiori spese

in avvenire, dopo che l'A.N.A.S. avrà costruito il nuovo cavalcavia sull'attuale linea ad un solo binario.

Pertanto, mentre si è prospettata alla detta Azienda l'opportunità di costruire fin d'ora il cavalcavia con la maggiore luce necessaria al raddoppio ferroviario, si è invitata la Società Romana per le Ferrovie del Nord a rielaborare il progetto di raddoppio presentato fin dal 1958, anche al fine di cercare una soluzione più economica di quella allora prevista.

L'A.N.A.S. si è dichiarata disposta ad eseguire il cavalcavia con una luce sufficiente per il raddoppio, a condizione, naturalmente, che la maggiore spesa faccia carico alla ferrovia.

Il nuovo progetto di massima del raddoppio, esibito dalla Società il 12 giugno 1961, è stato sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si è pronunciato favorevolmente su di esso con voto n. 1768 del 10 ottobre 1961.

Poichè i fondi stanziati con i citati decreti legislativi del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552, 20 dicembre 1946, n. 655 e 26 novembre 1947, n. 1597, per il raddoppio dell'intera tratta Piazzale Flaminio-Prima Porta, successivamente integrati con le leggi 11 aprile 1950, n. 226 e 21 novembre 1950, n. 1007, sono stati interamente assorbiti dalla costruzione del raddoppio fino al bivio La Celsa e della diramazione per il nuovo cimitero, occorre ora provvedere, per il raddoppio del tratto Bivio La Celsa-Prima Porta, ad un ulteriore stanziamento.

Si è pertanto predisposto il presente disegno di legge con cui si autorizza, per l'esecuzione delle opere di cui trattasi, la spesa di lire 200 milioni, corrispondente all'importo, in cifra tonda, ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con il voto citato.

Il definitivo corrispettivo di concessione sarà naturalmente determinato in sede di approvazione del progetto esecutivo.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Per l'esecuzione, nel tratto fra il Bivio La Celsa e Prima Porta, delle opere di raddoppio del binario della ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo, autorizzate con l'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552, è autorizzata la spesa di lire 200 milioni.

Art. 2.

Alla concessione delle opere di cui all'articolo 1 si farà luogo con le modalità previste dall'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 6 dicembre 1946, n. 552.

Art. 3.

All'onere di lire 200 milioni, derivante dall'attuazione della presente legge, si provvede con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per lo esercizio finanziario 1961-62, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.