

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

(JERVOLINO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(COLOMBO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 NOVEMBRE 1964

#### Disposizioni per la concessione di una sovvenzione per l'esercizio del tronco ferroviario S. Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife

ONOREVOLI SENATORI. — La ferrovia Napoli-Santa Maria Capua Vetere-biforcazione Capua e biforcazione Capua-Piedimonte di Alife, notevolmente danneggiata dagli eventi bellici, è stata riattivata all'esercizio in un primo tempo nel solo tratto Napoli-Santa Maria Capua Vetere e, a decorrere dal 5 aprile 1963, nel secondo tratto Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

Durante la esecuzione dei lavori di trasformazione del binario da scartamento ridotto a scartamento normale del tronco superiore Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife, è stata anche esaminata la possibilità di ammodernamento del tronco Napoli-Santa Maria Capua Vetere.

Al riguardo la Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, si è espressa favorevolmente con i voti 28 novembre 1957, n. 99-A, 27 gennaio 1959, n. 142-A e 29 aprile 1960, n. 178-A.

Tali voti non hanno però avuto seguito a causa, principalmente, della ingente somma necessaria per l'attuazione del piano di

ammodernamento e non disponibile nei fondi stanziati per l'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Allo stato quindi risulta sistemato soltanto il tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

Tale tronco può del resto considerarsi nettamente separato dall'altro, sia per la diversità di scartamento sia per il fatto che con esso le comunicazioni dirette per Napoli sono assicurate con lo istradamento dei treni sociali sulla linea F. S. Capua-Napoli.

Il relativo esercizio si è però dimostrato sin dal suo inizio largamente passivo, per il che necessita accordare una sovvenzione annua ordinaria di esercizio alla Società concessionaria che, com'è noto, è la Compagnia delle ferrovie del Mezzogiorno d'Italia.

In proposito la competente Commissione interministeriale con voto n. 241-A del 20 novembre 1962 aveva espresso il parere che per il suindicato tratto ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife possa concedersi, a partire dall'apertura dell'esercizio e fino allo scadere della concessione

(22 dicembre 1989) una sovvenzione annua di lire 162.238.000, pari a lire 3.948.900 per ognuno dei Km. 41,084 di linea in concessione, salvo l'aggiunta di un importo corrispondente alla quota di ammortamento e interesse della spesa riconosciuta ammissibile per la ricostruzione della ferrovia non coperta dal contributo dello Stato accordato in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410.

Sul riconoscimento di quest'ultima quota aggiuntiva si è espresso favorevolmente il Consiglio di Stato con suo parere n. 447 dell'11 luglio 1962.

Di tale quota si terrà conto in sede di revisione della sovvenzione di esercizio, giu-

sta quanto previsto dall'articolo 1 del disegno di legge.

Ciò esposto e poichè la misura della sovvenzione annua di esercizio, come sopra determinata dalla Commissione interministeriale, risulta superiore al limite massimo di lire 1.400.000 a Km. stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, si prevede con l'articolo 1 del presente disegno di legge alle determinazioni della sovvenzione chilometrica da accordare alla concessionaria per il tronco ferroviario Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife.

L'articolo 2 del disegno di legge prevede la copertura del relativo onere finanziario.

## DISEGNO DI LEGGE

### Art. 1.

Il limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato a lire 3.948.900 per la sovvenzione da accordarsi alla Compagnia delle ferrovie del Mezzogiorno d'Italia per l'esercizio del tronco Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte d'Alife di Km. 41 + 084,52 della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife, conformemente al voto 20 novembre 1962, n. 241-A espresso dalla Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della stessa legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Per tale sovvenzione, dovuta dalla data di inizio dell'esercizio ferroviario e fino alla scadenza della concessione, valgono ai fini della revisione le disposizioni dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e dell'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

In sede di revisione sarà tenuto conto dell'onere per l'ammortamento ed interessi della spesa di ricostruzione per gli immobili e gli impianti fissi non coperta dal contributo erogato dallo Stato in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410.

Sono applicabili alla sovvenzione stessa le disposizioni di cui all'articolo 3 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

## Art. 2.

All'onere dipendente dall'attuazione della presente legge, previsto in lire 82 milioni fino al 30 giugno 1964 ed in lire 77 milioni per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, si farà fronte con le entrate derivanti dal versamento in Tesoreria di corrispondenti importi da prelevarsi dal conto corrente infruttifero intestato a: « Ministero del tesoro — Liquidazione beni tedeschi in Italia ».

All'onere di lire 162.300.000 relativo all'anno finanziario 1965 si farà fronte con riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, per il finanziamento di oneri recati da provvedimenti legislativi in corso.

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