

(N. 2594)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

(SCALFARO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(COLOMBO)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(PIERACCINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 DICEMBRE 1967

Disposizioni per l'ammodernamento della ferrovia Circumvesuviana

ONOREVOLI SENATORI. — I contributi straordinari dello Stato autorizzati con le leggi 30 luglio 1962, n. 960, e 4 luglio 1967, n. 561, risolvono i problemi della ferrovia Circumvesuviana limitatamente al tratto da Barra a Torre Annunziata, del quale consentono il raddoppio.

Ma la ferrovia che soltanto da pochi anni, e non già in dipendenza di una crisi particolare che possa portare a far dubitare della necessità del suo mantenimento (necessità che ogni giorno appare più evidente), ma dei riflessi di una situazione generale, richiede l'intervento dello Stato, non può continuare ad assolvere la sua insostituibile funzione senza che provvedimenti più larghi assicurino il suo indispensabile riassetto.

Il problema si presenta con carattere di assoluta necessità e di indiscutibile urgen-

za; la vastità del territorio servito, la densità e mobilità della sua popolazione, il sorgere e l'ingrandirsi delle industrie, ne sollecitano una soluzione positiva e rapida.

Il riassetto definitivo della ferrovia rappresenta uno degli interventi più significativi — esplicitamente considerato in vari documenti preparatori — tra quelli previsti nel Programma economico nazionale nel settore delle feretrotramvie in concessione.

Alla necessità di riassetto della ferrovia risponde il piano di lavori e di sostituzione del materiale rotabile redatto dalla Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, con voto del 5 maggio 1967.

La scelta delle soluzioni tecniche ha incontrato ovviamente un limite nella necessità di contenimento della spesa; tuttavia l'elimi-

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nazione almeno di taluni passaggi a livello, la totale sostituzione del materiale rotabile, rinnovi dell'armamento, l'adozione di moderni sistemi di segnalamento e di blocco, la esecuzione di opere relative a fabbricati e piazzali (specialmente quello della stazione di Napoli) sono stati considerati un programma non riducibile se non a patto di negare, piuttosto che consentire, alla ferrovia il riassetto che la sua importanza richiede. La spesa per l'attuazione del programma è prevista in lire 21.910 milioni.

Sulla base di detto piano è stato predisposto l'unito disegno di legge, nel quale è previsto:

all'articolo 1, l'erogazione di un contributo dello Stato di lire 16.432 milioni, pari, così come è stabilito dall'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, al 75 per cento della prevista spesa. Conforme alla legge generale (artt. 5 e 6) è pure la determinazione di due distinte sovvenzioni di esercizio, la prima di lire 2.161 milioni (pari a lire 16.737.535 per ognuno dei chilometri 129,111 di ferrovia esercitata) per il periodo di tempo intercorrente tra la data di inizio dei lavori e delle provviste e la data di loro ultimazione; la seconda di lire 1.751.600.000 (pari a lire 13 milioni 566.620 a chilometro), per il periodo successivo e fino alla scadenza della concessione della ferrovia. Detta scadenza, secondo la legge generale, viene prorogata sino a 25 anni dalla data di ultimazione dei lavori.

La differenza delle due misure della sovvenzione rappresenta il grado di utilità del piano di riassetto tecnico che si propone e ne giustifica l'esecuzione;

all'articolo 2, il termine per l'esecuzione dei lavori e delle provviste, determinato in

cinque anni in considerazione dell'importanza delle opere; le opere stesse verranno eseguite per gruppi, determinati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con aggiornamento dei prezzi alla data di inizio dei lavori e delle provviste;

all'articolo 3, la revisione delle sovvenzioni provvisoria e definitiva.

Considerato che finalità della legge n. 1221 del 1952 è il risanamento della ferrovia e non soltanto il suo riordino tecnico, si è ritenuto che tale risanamento non possa non essere posto in relazione alla situazione dell'esercente, come essa si presenterà al momento della fine dei lavori.

E poichè soltanto dopo l'inizio dei lavori la Società avrà il beneficio di una sovvenzione ordinaria, che decorrerà peraltro da tale inizio, mentre d'altra parte non è da escludere che non tutta la spesa di esecuzione del programma venga coperta e dal contributo accordato (immutabile dopo la sua determinazione, seppure per gruppi di opere, come previsto all'articolo 2) e dallo sconto delle quote di sovvenzioni destinate al corrispondente servizio, è necessario che le particolari quote previste all'articolo 4 vengano incluse nei piani finanziari di revisione, se non si vuole che il nuovo esercizio resti appesantito da oneri o relativi al passato o dipendenti dalla stessa esecuzione dei lavori prescritti;

all'articolo 4, il rinvio alle disposizioni della legge generale sull'ammodernamento per quanto non previsto dalla legge speciale;

all'articolo 5, le disposizioni sul finanziamento degli oneri derivanti allo Stato dalla emanazione della legge.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Per l'applicazione alla ferrovia Circumvesuviana, per l'attuazione del piano di lavori e di sostituzione del materiale rotabile redatto dalla Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, dei benefici previsti dagli articoli 2, 3, 5 e 6 della legge medesima, sono autorizzati:

a) un contributo di lire 16.432 milioni sulla spesa di esecuzione dei lavori e delle provviste, prevista in lire 21.910 milioni;

b) una sovvenzione complessiva annua di lire 2.161 milioni per il periodo di tempo intercorrente tra la data d'inizio dei lavori e delle provviste e la data della loro ultimazione;

c) una sovvenzione complessiva annua di lire 1.751.600.000 per il periodo successivo sino alla data di scadenza della concessione della ferrovia, prorogata sino a 25 anni dalla data di ultimazione dei lavori e delle provviste.

Art. 2.

I lavori e le provviste, da ultimarsi, salvo proroga, entro cinque anni dalla data di pubblicazione della presente legge, saranno eseguiti per gruppi da determinarsi dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con aggiornamento dei prezzi alla data del loro inizio.

Art. 3.

Le sovvenzioni di cui ai punti b) e c) del precedente articolo 1 saranno assoggettate alle revisioni previste dagli articoli 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237, con inclusione:

1) di una quota annua di ammortamento e interessi a copertura degli oneri restati a carico del concessionario perchè non coperti dal contributo di cui alla lettera a) del precedente articolo 1 e dalle somme effettiva-

mente ricavate dallo sconto delle quote di sovvenzione destinate, sulla sovvenzione complessiva di cui al punto *c*) dell'articolo stesso, al servizio di ammortamento ed interessi della spesa prevista al netto del contributo statale;

2) di una quota annua di ammortamento ed interessi del disavanzo complessivo di esercizio, partite finanziarie comprese, rimaste a carico del concessionario sino alla data di decorrenza della sovvenzione prevista al punto *b*) del precedente articolo 1.

Valgono per le dette quote le disposizioni di cui all'ultima parte dell'articolo 7 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Art. 4.

Restano ferme, in quanto non modificate dalla presente legge, le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e sue successive integrazioni e modificazioni.

Art. 5.

La spesa di lire 16.432 milioni derivante dall'articolo 1 lettera *a*) della presente legge verrà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nella misura di lire 4.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1969 e di lire 4.432 milioni per l'anno finanziario 1970.

All'onere di lire 4.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968 si farà fronte con corrispondenti riduzioni dei fondi iscritti ai capitoli n. 5381 degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per ciascuno degli indicati anni finanziari.

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

L'onere relativo alle sovvenzioni di esercizio di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 1 della presente legge graverà, alle rispettive decorrenze, sugli stanziamenti dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile concernenti le sovvenzioni di esercizio di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221.