(N. 188-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE CORBELLINI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

NELLA SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1953

Comunicata alla Presidenza il 15 febbraio 1955

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.

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge di cui si propone l'approvazione riguarda il primo gruppo di opere (rete stradale e fabbricati) della ferrovia a scartamento ridotto Castellammare di Stabia-Sorrento, in concessione alla Società per le strade ferrate secondarie meridionali (rete circumvesuviana) e già aperta all'esercizio fin dal 7 gennaio 1948.

La concessione di costruzione e di esercizio fu assegnata alla Società stessa con la Convenzione 12 novembre 1943, approvata con legge 11 gennaio 1943, n. 32; secondo tale Convenzione il costo del primo gruppo di opere veniva stabilito in lire 21.101.053, e veniva assegnata alla Società concessionaria una sovvenzione chilometrica cinquantennale di lire 79.615 per chilometri 12+599, pari alla rateizzazione della predetta somma al tasso del 6 per cento. Nell'articolo 9 della stessa Convenzione, la Società dichiarava di assoggettarsi ad ogni qualsiasi

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500)

rischio, prevedibile ed imprevedibile, dipendente da cause di guerra, e di rinunciare a qualsiasi richiesta diretta ad ottenere la revisione del predetto corso di costruzione.

I lavori iniziati durante la guerra, a tutto il 18 settembre 1946, come risulta da apposito certificato in data 28 marzo 1947, erano stati eseguiti soltanto su una parte quasi trascurabile (del 0,55 per cento) ed in data 31 marzo 1947 lo stato di avanzamento dei lavori non raggiungeva nemmeno l'1 per cento del totale essendo stato accertato nel 0,89 per cento.

Alla ripresa dei lavori nel dopoguerra, si doveva praticamente eseguire l'opera completa. Era allora già evidente che l'opera non poteva portarsi a termine con i finanziamenti autorizzati durante le ostilità.

Non sembra necessario ricordare al riguardo che l'indice di svalutazione della lira nel 1946 risultò di 25 volte l'anteguerra. Tale indice salì rapidamente nei mesi successivi con variazioni spesso improvvise, per giungere a 52 volte in meno di un anno e cioè alla fine del 1947.

In queste condizioni dell'economia generale, con grave carenza di materie prime e contingentamento di quelle essenziali (cemento, strutture metalliche, carburanti, combustibili fossili e liquidi, ecc.) che ulteriormente aggravavano le condizioni di acquisto dei materiali, la Società avrebbe potuto richiedere la rescissione della Convenzione stipulata per la nuova costruzione; ed in questo caso la sua perdita sarebbe stata al massimo uguale al valore attuale (e quindi fortemente svalutata) dalla cauzione già pagata di lire 1.350.000.

Bisogna riconoscere, invece, che tale prudenza, che poteva venire giustificata soltanto da un rigore finanziario del tutto unilaterale, non fu seguìta dai dirigenti della Società. Essi si dimostrarono invece di ampie vedute che tenevano soprattutto presenti le finalità sociali delle opere previste nell'ambiente economicamente depresso in cui esse dovevano eseguirsi, ancora in piena disorganizzazione dei mezzi di trasporto specialmente interurbani; nel contempo i dirigenti medesimi risposero di buon grado alle insistenti premure del Ministero di dar inizio sollecito ai lavori per conseguire un alleviamento della disoccupazione in quella zona.

I lavori furono difatti ripresi con alacrità, vincendo le difficoltà tecniche e finanziarie del momento, non soltanto per alleviare la grave disoccupazione locale, con la costruzione di opere cospicue come, ad esempio, l'attraversamento della zona comprendente le sorgenti termali di Castellammare di Stabia e la perforazione di gallerie della lunghezza complessiva di oltre otto chilometri; ma anche per potere, con la nuova comunicazione terrestre, in prolungamento della ferrovia esistente, atta a trasporti pendolari giornalieri di masse lavoratrici, avvicinare la penisola sorrentina densamente popolata, con il centro urbano di Napoli; e quindi contribuire alla risoluzione del grave problema di facilitare il lavoro necessario alle prime opere di ricostruzione della città e del porto in dipendenza delle gravi distruzioni di guerra.

Il lavoro fu compiuto con piena soddisfazione dei tecnici dello Stato e delle popolazioni, in poco più di un anno, proprio nel periodo ricordato della maggiore inflazione e disoccupazione. Occorre qui ricordare anche che, in aggiunta alla costruzione del nuovo tronco ferroviario, la Società ha contemporaneamente ammodernato il tratto di linea esistente da Napoli a Castellammare; e ciò fece *a proprie esclusive spese,* per un importo valutato a quell'epoca di oltre 300 milioni. Ricordo tra le opere più importanti eseguite nella linea esistente, quella del raddoppio del binario tra Torre del Greco e Torre Annunziata, e la soppressione, in tale tratto di linea, di oltre 150 passaggi a livello sostituiti con soprapassaggi e sottopossaggi; il potenziamento delle apparecchiature elettriche di blocco e di segnalamenti, indispensabili per l'aumento del traffico che diede un immediato incremento allo sviluppo economico e dei traffici della zona vesuviana. Tutti questi miglioramenti, insieme alla sistemazione di fabbricati ed opere minori, hanno apportato lo scoperto indicato che fu sostenuto esclusivamente a carico della Società. Tali lavori sono, come di regola, reversibili gratuitamente allo Stato alla scadenza della concessione e non trovano contropartita alcuna nella legge che esaminiamo.

A lavori ultimati, gli organi tecnici del Ministero dei trasporti accertarono una spesa effettivamente sostenuta di lire 1.163.313.000.

A questa somma debbono aggiungersi lire 50.125.000 per sopravvenienze passive non previste all'atto del predetto accertamento, ma successivamente verificate dagli organi ministeriali: in totale dunque la spesa sostenuta dalla Società per il primo gruppo di opere considerato fu di lire 1.213.438.000; un maggiore onere, quindi, rispetto al costo di lire 21.101.053 riconosciuto nella convenzione originaria, di ben *lire 1.192.336.947*.

La Società concessionaria, dopo l'apertura della ferrovia all'esercizio, chiese immediatamente, in data 19 febbraio 1948, la revisione della sovvenzione originaria.

Il Ministero dei trasporti, non potendo evidentemente aderire a tale richiesta, a causa dell'ostacolo dovuto alla nota clausola della Convenzione originaria, cercò fin da allora, in vista di un provvedimento legislativo per sanare la situazione, di raggiungere con la Società una soluzione transattiva. Occorre tener presente che, alla ripresa dei lavori, e precisamente con atto aggiuntivo del 5 luglio 1946, approvato con decreto interministeriale 21 agosto 1946, n. 1938, per venire incontro in qualche modo immediato ai maggiori oneri di costruzione, la Società medesima era stata autorizzata ad applicare un aumento di tariffa del 14 per cento su tutta la rete ferroviaria, ciò che avrebbe portato, nelle previsioni, un maggiore gettito annuo di lire 39.000.000, che capitalizzato per quaranta anni e undici mesi di residua concessione, avrebbe dato un ammontare di lire 565.727.250.

In effetti, come quasi sempre avviene, l'aumento di tariffa portò a una riduzione di traffico, cosicchè il maggiore gettito medio annuo risultò di sole lire 29.984.995 a cui corrisponde una capitalizzazione di lire 436.462.810; nè d'altra parte è da ritenersi che la diminuzione di traffico abbia portato a qualche diminuzione di spesa viva, trattandosi quasi esclusivamente di traffico viaggiatori con programma di esercizio rigido.

Malgrado queste considerazioni, il Ministero dei trasporti ritenne che la mancata corrispondenza degli effettivi introiti con quelli previsti dovesse rimanere a carico della Società esercente la quale, in via transattiva, finì con l'accettare tale punto di vista.

In tal modo il maggior onere riconosciuto alla Società veniva a ridursi a L. 1.192.336.947 — 565.727.250 = *L. 626.609.697*.

Inoltre la Società accettò di accollare a proprio esclusivo carico la somma già accennata di lire 50.125.000 per sopravvenienze passive posteriori all'accertamento di spesa a lavori ultimati, nonchè la somma di lire 126.535.872, corrispondente a notevoli differenze fra il progetto definitivo e quello originario, in base al quale fu determinato il corso dei lavori ammesso nella Convenzione del 12 novembre 1943. Tali differenze riguardavano, in parte, aumenti di prezzi e di quantità intervenute prima della svalutazione della moneta, in parte opere non previste, ma rese necessarie dalle caratteristiche geotecniche della zona attraversata (maggior percorso in galleria e maggiori opere d'arte) o dalle aumentate esigenze di traffico della ferrovia (maggiore ampiezza delle stazioni): differenze, queste ultime che, in condizioni normali, avrebbero resa ammissibile una richiesta di revisione del costo di costruzione.

In definitiva il maggior onere della Società veniva ridotto a:

L.	1.213.438.000	(spesa effettiva riconosciuta)
— »	565.727.250	(capitalizzazione del maggior gettito tariffario previsto)
— »	126.535.782	(maggiori spese per differenze progetti)
— »	50.125.000	(sopravvenienze passive)
— »	21.101.053	(spesa riconosciuta nella Convenzione originaria)
L.	449.948.915	

somma che viene arrotondata in *L. 450.000.000* nel presente schema di legge.

In definitiva il Ministero dei trasporti, con il disegno di legge in esame, ha ritenuto di operare una transazione fra le richieste di revisione della Società ed il rigore della nota clausola contenuta nella Convenzione originaria. Infatti resterebbero a carico completo della Società le seguenti cifre:

	L. 126.535.782	(maggiori spese per differenze progetti)
+	» 50.125.000	(sopravvenienze passive)
+	» 129.264.440	(differenza fra la capitalizzazione dei maggiori introiti previsti e quelli effettivamente ottenuti)
=	L. 305.925.222	

La necessità di questa transazione sembra ampiamente giustificata da un principio di equità, riconosciuto dal parere del Consiglio di Stato a cui si accenna nella relazione governativa al disegno di legge, secondo il quale le conseguenze della svalutazione monetaria uscivano dal campo delle variazioni di mercato o dei danni bellici ai quali ci si volle probabilmente riferire nella nota clausola: è in conformità di questo criterio che il Ministero dei trasporti ha ritenuto di prendere in considerazione, agli effetti dell'adeguamento della sovvenzione chilometrica, i soli aumenti di spesa dovuti essenzialmente alla svalutazione moneraria.

La 7ª Commissione ha discusso a lungo il provvedimento ed ha convenuto nella equità delle proposte fatte. Essa ha ritenuto inoltre opportuno, per maggiore coerenza con il principio di transazione equitativa a cui è informato il provvedimento, che l'adeguamento della sovvenzione corrisponda ad un puro rimborso di spesa, escludendo quelle voci che non possono rientrare in tale dizione: per tale ragione ha ritenuto di dover ancora detrarre, dalla cifra proposta dal Ministero dei trasporti, la metà della somma di L. 50.773.000 corrispondente a spese generali, e pertanto di adeguare la nuova sovvenzione chilometrica ad un valore capitale di *L. 450 milioni.*

La Commissione esprime quindi parere favorevole all'approvazione del provvedimento, salvo la riduzione della cifra capitale da L. 450.000.000 a *L. 425.000.000,* ritenendo in tal modo di raggiungere un'equa transazione. Il pagamento di tale cifra viene rateizzato al tasso del 6 per cento in sovvenzione cinquantennale.

Vi sono infine altre ragioni di opportunità che consigliano di approvare la transazione proposta nel disegno di legge in esame.

Si deve infatti tener presente che il traffico attuale dell'intiera linea da Napoli a Sorrento richiede un ulteriore completamento delle opere già iniziate, come abbiamo già accennato. Oltre al ricordato raddoppio del binario tra Torre del Greco e Torre Annunziata, è ormai divenuto urgente di provvedere al raddoppio del binario per tutto il tratto tra Napoli e Torre Annunziata e quindi porre mano alla costruzione di un altro binario tra Barra e Torre del Greco con la soppressione dei numerosi passaggi a livello in continuo sviluppo urbanistico. Il complesso dei nuovi lavori ferroviari verrà assunto completamente dalla Società che a tale riguardo non richiede un nuovo sussidio governativo (pur essendo anche tali lavori reversibili gratuitamente allo Stato al termine della concessione). Le opere da eseguirsi importano una spesa che viene prevista in circa un miliardo di lire. Le necessità urbanistiche ricordate che interessano i lavori ferroviari di raddoppio in zone abitate richiederanno inoltre una ulteriore spesa di altri 635 milioni che si aggiungerà alle precedenti. Questa però sarà finanziata dallo Stato con provvedimento già disposto.

La Società si è impegnata ad iniziare subito i lavori ferroviari di sua pertinenza e cioè quelli del raddoppio Barra-Torre del Greco, appena potrà disporre della somma prevista dalla legge in esame per il rimborso delle maggiori opere incontrate nei precedenti lavori: onde con l'approvazione del provvedimento, sarà possibile di avere un finanziamento complessivo di un miliardo e 635 milioni con il quale si eseguirà il completamento delle nuove opere con l'occupazione di notevole mano d'opera locale. Questo ulteriore sviluppo del potenziamento della ferrovia circumvesuviana dipende perciò, come diretta conseguenza, dall'approvazione della legge che ora esaminiamo.

Anche sotto questo punto di vista il complesso delle nuove opere è dunque tale da far considerare come utile alla economia dei trasporti interessati dalle zone circumvesuviana e sorrentina, la concessione dell'equo pagamento delle opere eseguite in passato.

Pertanto esprimo il parere che l'Assemblea possa, con tutta tranquillità, approvare il disegno di legge nel testo governativo secondo un principio di equità e con la proposta di riduzione avanzata dal Ministro dei trasporti e considerata opportuna dalla 7ª Commissione.

CORBELLINI, *relatore.*

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO.

—

Art. 1.

Per la costruzione del primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento è autorizzata una maggiore spesa d'importo non superiore a lire 450.000.000.

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.

Art. 3.

L'onere derivante dalla presente legge farà carico al bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953-54 e seguenti, sul capitolo concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse alla industria privata.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DELLA COMMISSIONE.

—

Art. 1.

Per la costruzione del primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento è autorizzata una maggiore spesa d'importo non superiore a lire 425.000.000.

Art. 2.

Identico.

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.