

(N. 1667)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(MEDICI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 AGOSTO 1956

Aumento del concorso straordinario dello Stato nella spesa per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana in concessione all'industria privata.

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 19 marzo 1952, n. 185, è stata accordata alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali una sovvenzione di lire 630 milioni in capitale a titolo di concorso straordinario dello Stato nella spesa per la costruzione della variante al raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco della ferrovia Circumvesuviana onde far luogo alla eliminazione, riconosciuta indispensabile, dei passaggi a livello di Piazza Pugliano in Resina, di Nuova Bellavista e di Piazza Garibaldi a S. Giorgio a Cremano.

Le modalità per la liquidazione, in relazione all'avanzamento dei lavori, e per il pagamento di detta sovvenzione avrebbero dovuto essere

fissate, giusta quanto stabilito con l'articolo 2 della citata legge, con l'atto da stipulare con la Società per la concessione, ai sensi delle norme vigenti in materia, delle opere di raddoppio del binario sull'intero tronco Barra-Torre Annunziata e delle altre opere di potenziamento e di sistemazione della ferrovia Circumvesuviana e della linea Torre Annunziata-Castellammare di Stabia.

In considerazione, però, delle variazioni dei prezzi verificatesi dalla data della perizia di spesa, sulla base della quale è stato determinato il concorso in parola (9 giugno 1948), alla data di emanazione della legge che il concorso ha accordato (19 marzo 1952), la Società ha

fatto presente di non essere in grado di poter addivenire alla stipula del previsto atto.

Ha presentato invece una nuova perizia di spesa per la concessione del raddoppio del tronco ferroviario in questione, aggiornata sulla base dei prezzi vigenti, ed ha chiesto che il contributo di 630 milioni assegnatole con la citata legge 19 marzo 1952, n. 185 venga elevato a lire 893 milioni.

Come è noto, la necessità della variante di cui trattasi venne a suo tempo pienamente riconosciuta, ed appunto in considerazione dei riflessi nella pubblica utilità generale dell'opera lo Stato con la legge sopracitata si accollò l'onere della occorrente maggiore spesa, allora determinata in 630 milioni, che la Società non era in grado di poter sostenere.

Ora è bensì vero che tale concorso dello Stato venne determinato in misura forfettaria talchè esso non era soggetto neanche a revisione di prezzi, ma non può disconoscersi neanche che, essendo intervenuto un così rilevante aumento della spesa prima che la Società potesse essere in grado di dare inizio ai lavori e per ragioni da essa non dipendenti, la richiesta sociale appare in via di equità meritevole di essere presa in considerazione, permanendo le ragioni di generale pubblico interesse all'esecuzione dell'opera che verrà ad eliminare tre passaggi a livello che intralciano considerevolmente e sempre in misura più accentuata il traffico ordinario di importanti arterie stradali nell'interno di popolosi abitati.

Nè è da trascurare che la mancata esecuzione del raddoppio della ferrovia nel tratto centrale da Barra a Torre del Greco lascia del tutto infruttuose le opere di raddoppio già eseguite sui tronchi terminali a tutte sue spese dalla Società e nuoce alla potenzialità della linea.

In base a tali considerazioni il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, sentito in proposito, ha con voto del 14 giugno 1954, n. 1225, espresso il parere che possa addivenirsi all'aggiornamento del concorso statale, pur ritenendo che la misura dell'aggiornamento debba essere inferiore a quella richiesta dalla Società.

In definitiva il detto Consesso ha ritenuto che il concorso dello Stato per l'esecuzione dell'opera di cui trattasi possa essere elevato da lire 630 milioni a lire 808 milioni, sia in dipendenza di rettifica del precedente progetto approvato sia per l'aggiornamento dei prezzi. Ha altresì ritenuto che possa esonerarsi la Società dall'obbligo di eseguire il raccordo con la ferrovia del Vesuvio, (la cui spesa, come è ovvio, è stata stralciata dalla nuova perizia) nella considerazione che l'esercizio ferroviario su detta linea è stato sostituito in via sperimentale con un servizio automobilistico, i cui risultati sono pienamente favorevoli.

In relazione a tale voto, si è predisposto l'unito disegno di legge con il quale la sovvenzione accordata con la legge 19 marzo 1952, n. 185 viene elevata a lire 808 milioni, ed inoltre la Società concessionaria viene esonerata dall'obbligo di eseguire il raccordo con la ferrovia del Vesuvio, previsto nel progetto 9 giugno 1948.

Alla spesa, come risulta dall'articolo 4 dello schema, si farà fronte con le dotazioni di bilancio del Ministero dei trasporti concernenti le sovvenzioni chilometriche per costruzione ed esercizio di ferrovie concesse all'industria privata, in ragione di lire 90 milioni per l'esercizio 1957-58 e di lire 88 milioni per l'esercizio 1958-1959.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

La sovvenzione accordata con legge 19 marzo 1952, n. 185, alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali a titolo di concorso straordinario dello Stato nella spesa per la costruzione della variante al raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre del Greco della ferrovia Circumvesuviana giusta il progetto 9 giugno 1948 ritenuto ammissibile dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con voto del 20 novembre 1948, n. 2559, è elevata da lire 630 milioni a lire 808 milioni.

Art. 2.

Le modalità per la liquidazione, in relazione all'avanzamento dei lavori, e per il pagamento della sovvenzione di cui al precedente articolo 1

verranno stabilite nell'atto da stipulare a mente dell'articolo 2 della legge 19 marzo 1952, n. 185.

Art. 3.

La Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali è esonerata dall'obbligo di eseguire il raccordo della ferrovia del Vesuvio, previsto nel progetto 9 giugno 1948.

Art. 4.

Il maggior onere di lire 178 milioni derivante dalla presente legge sarà fronteggiato con le dotazioni del capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata, in ragione di lire 90 milioni per l'esercizio finanziario 1957-58 e di lire 88 milioni per l'esercizio finanziario 1958-1959.