

(N. 1841)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(MALVESTITI)

di concerto col Ministro delle Finanze e *ad interim* del Tesoro

(VANONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 AGOSTO 1951

Concessione di un 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. — Allo scopo di assicurare un servizio più intenso e rapido e di adeguare gli impianti alle crescenti esigenze di una zona intensamente popolata e bisognosa di un più celere collegamento con Napoli e di consentire, altresì, un regolare servizio diretto con Castellammare e la Penisola Sorrentina, verso la quale di recente si è estesa la ferrovia Circumvesuviana, la concessionaria Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali, che ha già costruito, a proprie spese, il raddoppio del binario tra Napoli e Barra, ha proposto di costruire, pure a proprie spese, il raddoppio di binario anche sulla tratta Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata, nonché di eseguire un complesso di opere per il potenziamento e la sistemazione della rete, eliminando, tra l'altro, alcuni degli esistenti passaggi a livello sul tronco Torre Annun-

ziata-Castellammare di Stabia e trasformando parte del materiale rotabile oltre ad acquistarne del nuovo.

La Società, fidando sul futuro incremento del traffico in dipendenza del miglioramento dei servizi, è disposta ad assumere a proprio carico, e quindi senza alcuna sovvenzione dello Stato, la spesa relativa prevista in lire 798.900.000, delle quali lire 576.500.000 riferendosi ad impianti reversibili gratuitamente allo Stato al termine della concessione.

La Società ha chiesto, soltanto, che le venga assicurato il tempo necessario per l'ammortamento della spesa e, all'uopo, ha chiesto che, in applicazione delle disposizioni vigenti (articoli 16 del decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150; 1°, comma 2°, del decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496 e 189 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447) le vengano consentite:

1° la proroga della scadenza delle concessioni delle ferrovie Napoli-Nola-Baiano; Napoli-Ottaviano; Circumvesuviana; Torre Annunziata-Castellammare di Stabia (già unificata al 31 dicembre 1977) fino alla scadenza della concessione della ferrovia Castellammare di Stabia-Sorrento (ultimo tratto dell'intera rete) e cioè fino al 6 gennaio 1998;

2° la proroga al 31 dicembre 1977, per tutte le linee suddette, del periodo di franchigia del riscatto, che verrebbe a scadere il 31 dicembre 1954.

Senonchè le proposte ed i progetti originari presentati dalla Società non prevedono la soppressione di tre passaggi a livello di particolare importanza e cioè quelli di Piazza Garibaldi a San Giorgio a Cremano, della strada nuova di Bellavista e di Piazza di Pugliano a Resina, in quanto una tale soppressione richiederebbe la demolizione di parecchi fabbricati di abitazione e la esecuzione di altre opere con una spesa molto elevata che la Società non è in grado di assumersi in aggiunta a quella di lire 798.900.000 prevista per l'attuazione del suo programma e che è disposta ad accollarsi.

D'altra parte, la soppressione dei tre indicati passaggi a livello è reclamata dai Comuni interessati ed è indispensabile, non soltanto ai fini del traffico urbano dei Comuni medesimi ma anche della viabilità ordinaria e della circolazione automobilistica intralciate per la chiusura frequente e prolungata dei tre passaggi a livello in dipendenza del transito giornaliero di circa cento treni.

Per risolvere il problema in modo completo la Società, aderendo alla richiesta dell'Amministrazione, ha studiato, su direttive del Consiglio superiore dei lavori pubblici, un progetto inteso ad assicurare lo svincolo della ferrovia dalla strada e lo svincolo della viabilità ordinaria da ogni soggezione di passaggi a livello già gravosa e che più lo sarebbe in avvenire.

La spesa prevista è di lire 834.150.000; dettata, però, quella parte che la Società sarebbe stata disposta ad assumersi costruendo il raddoppio del binario senza sopprimere i

passaggi a livello e detratto, anche, il capitale corrispondente ai benefici che la Società stessa, con la soppressione, ritrarrà durante il corso della concessione, la maggiore spesa che, secondo i computi fatti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, la Società stessa dovrà sostenere, per l'esecuzione del nuovo progetto, ammonta a 630 milioni.

I Comuni interessati all'esecuzione del progetto, non sono in grado di addossarsi una tale spesa e nemmeno di contribuire anche in parte; dato ciò e considerato il rilevante grado d'interesse pubblico delle opere proposte e che il raddoppio del binario, già eseguito, sul resto della linea rimarrebbe inoperante nei riguardi della potenzialità della ferrovia ove non si provvedesse a quanto occorre per la soppressione dei passaggi a livello e considerato, infine, che la Società, non obbligata ad eseguire le opere della quale si tratta, già si assume un onere molto rilevante per l'esecuzione di un complesso di altre opere di potenziamento e di sistemazione della rete in gran parte reversibili gratuitamente allo Stato alla fine della concessione, si è ritenuto opportuno l'intervento finanziario dello Stato mediante un concorso straordinario sotto forma di sovvenzione cinquantennale, che rapportata in capitale corrisponde alla maggiore spesa occorrente.

All'uopo si è predisposto l'unito disegno di legge per accordare alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali una sovvenzione straordinaria cinquantennale di lire 37.208.731,50 scontabile presso la Cassa depositi e prestiti con le stesse modalità previste dal decreto legislativo 14 aprile 1948, n. 413, per la sovvenzione relativa alla costruzione della ferrovia Castellammare-Sorrento.

Le modalità per la liquidazione ed il pagamento di tale sovvenzione verranno stabilite con l'atto da stipulare con la Società, ai sensi e per gli effetti delle norme vigenti in materia, per la costruzione, senza alcun'altra sovvenzione dello Stato, del raddoppio del binario sull'intero tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata e delle altre opere di potenziamento e di sistemazione dell'intera rete.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È accordata alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali, una sovvenzione cinquantennale di lire 37.208.731,50, al tasso del 5,50 per cento, a titolo di concorso straordinario dello Stato sulla spesa per la costruzione della variante al raddoppio di 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 20 novembre 1948, n. 2559.

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 con la Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali, ai sensi e per gli effetti degli articoli: 16 del decreto legge 2 agosto 1929, n. 2150; 1°, comma 2°, del decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496 e 189 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, per la costruzione, senza alcuna altra sovvenzione governativa, del raddoppio del binario sull'intero tronco Barra-Torre del Greco-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana e delle altre opere di potenziamento e sistemazione della ferrovia predetta e della ferrovia Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, giusta i progetti approvati con decreto del Ministro dei trasporti 24 giugno 1947, n. 2139.

Art. 3.

L'onere derivante dalla presente legge sarà fronteggiato, a decorrere dall'esercizio finanziario 1950-51, con le normali dotazioni del capitolo concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse alla industria privata, capitolo compreso nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Art. 4.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a scontare in tutto od in parte, le annualità libere e cedibili della sovvenzione straordinaria governativa cinquantennale di cui al precedente articolo 1 che verranno liquidate alla Società Strade Ferrate Secondarie Meridionali.

Lo sconto delle predette annualità verrà effettuato al saggio vigente, al momento dell'operazione, per i prestiti della Cassa depositi e prestiti, in esenzione della tassa di concessione governativa prevista al n. 197 della tabella allegato A al decreto legislativo 30 maggio 1947, n. 604.

Art. 5.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro, sarà determinata la misura delle annualità, o di parte di esse, che risulteranno liquide e cedibili e che potranno, quindi, essere scontate dalla Cassa depositi e prestiti.

Con il decreto stesso, il Ministero dei trasporti assumerà impegno di corrispondere direttamente alla Cassa depositi e prestiti, alle scadenze stabilite, le annualità o parti di esse che, come sopra determinate, formeranno oggetto dell'operazione di sconto.