

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

MARTEDÌ 31 MAGGIO 1966

(65^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Disposizioni per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia Circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile » (1489) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE	Pag. 901, 903, 904
ADAMOLI	903
CORBELLINI	903
FERRARI Giacomo	903
GENCO, relatore	902, 903
SCALFARO, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile	904

« Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modifiche, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1680) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE, relatore	905, 906
ADAMOLI	906
BERNARDI	906
DE' COCCI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	906
GIANCANE	906

La seduta è aperta alle ore 11.

Sono presenti i senatori: Adamoli, Bernardi, Corbellini, Crollanza, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Focaccia, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Lombardi, Massobrio, Spasari, Spataro, Vergani, Vidali e Zannier.

Intervengono il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile Scalfaro ed il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici de' Cocci.

LOMBARDI, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Disposizioni per il completamento dei lavori di costruzione della ferrovia Circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile » (1489)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per il completamento dei la-

vori di costruzione della ferrovia Circumflegrea e per l'acquisto di materiale rotabile ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

G E N C O, *relatore*. Onorevoli senatori, onorevole Ministro, con legge 24 luglio 1959, n. 622, agli articoli 36, 37, 38 e 39, furono presi provvedimenti per il potenziamento della ferrovia Circumflegrea. Per l'esecuzione dei lavori di completamento di tale ferrovia l'Amministrazione fu autorizzata a corrispondere alla concessionaria Società anonima per l'esercizio di pubblici servizi (SEPSA) un corrispettivo in capitale non differito di lire 2.061 milioni. Senonchè, l'importo di spesa ritenuto ammissibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto precedente alla legge del 1959 risulta ammontare a lire 2.876 milioni; quindi sono rimasti privi di finanziamento lavori di completamento per lire 815 milioni, che, tenuto conto dell'aggiornamento alla data attuale e della revisione dei prezzi, comporteranno un'ulteriore spesa di circa un miliardo. Con lo stesso voto, inoltre, il Consiglio superiore ha anche determinato in lire un miliardo e 500 milioni circa la spesa relativa al nuovo materiale rotabile da approvvigionare per l'esercizio della linea. In un primo tempo, l'Amministrazione ha ritenuto che il relativo importo non dovesse essere incluso nella spesa a carico dello Stato, considerando che di tale spesa avrebbe potuto tenersi conto in sede di formazione del piano finanziario relativo all'esercizio della ferrovia. Il materiale rotabile, in sostanza, avrebbe dovuto essere acquistato dal concessionario e gli interessi sul capitale investito sarebbero stati inclusi, come avviene generalmente, al passivo del piano finanziario. Senonchè la società, le cui azioni sono di proprietà dell'Ente Volturmo, cioè di un ente non privato ma di diritto pubblico, non si trova in condizione di poter sostenere tale onere.

Per mezzo del presente disegno di legge, quindi, lo Stato assume a suo carico i 3.260 milioni necessari, precisando che, quando la ferrovia ritornerà allo Stato, non si darà luogo ad alcuna indennità alla società per il materiale.

In relazione alle vivaci insistenze delle autorità e delle popolazioni interessate si prevede prossima l'apertura dell'intero tronco Napoli-Pianura — già in esercizio provvisorio nel tratto Napoli Montesanto-Soccavo — e, poichè per tale epoca il nuovo materiale non sarà ancora approvvigionato, la società concessionaria è autorizzata ad acquistare materiale usato per un importo di lire 110 milioni, curandone la trasformazione per renderlo idoneo all'esercizio della Circumflegrea, con una spesa prevista in lire 150 milioni.

Tale materiale, dopo la consegna dei rotabili di nuova costruzione, che si prevede avverrà tra due anni, continuerà ad essere utilizzato come materiale di riserva.

A proposito dell'articolo 2 del provvedimento in esame, la Commissione finanze e tesoro, nel suo parere, ha espresso l'avviso che bisognerebbe apportarvi due emendamenti di carattere esclusivamente formale; in tal modo, il secondo comma dell'articolo 2 risulterebbe così formulato:

« All'onere di lire 500 milioni previsto per l'anno finanziario 1965 si provvede, per lire 250 milioni, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il periodo 1° luglio - 31 dicembre 1964 e, per lire 250 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965 ».

Sono favorevole al nuovo testo proposto dalla 5ª Commissione e, per finire, non mi resta che invitare gli onorevoli senatori ad approvare il provvedimento, ricordando che, di questa ferrovia, si parla fin dalla prima legislatura quando, ad iniziativa di un deputato napoletano, l'ingegnere Giuseppe Ferrao, fu presentato un disegno di legge per il ripristino della ferrovia in questione e per il suo ammodernamento.

Infatti, questa ferrovia, partendo dalla stazione cumana ed immettendosi in galleria sotto il Vomero, era una delle più famose del mondo per le caratteristiche della zona attraversata. Nel 1946 si ebbe una rinascita di questa linea ma, da allora, nulla si è fatto per completarla in modo definitivo.

FERRARI GIACOMO. Una brevissima dichiarazione per dire che, in questa occasione, accantoniamo tutte le nostre riserve a proposito delle ferrovie concesse e voteremo a favore del testo in esame.

La Circumflegrea l'ho sempre chiamata, e la chiamo ancora, la « ferrovia dei poveri » perchè serve una zona molto depressa del nostro Paese.

Una sola cosa vorrei aggiungere, anche se ne ha già parlato l'onorevole relatore, ed è che mi meraviglio che si sia arrivati con tanto ritardo a definire una questione che, se risolta a suo tempo, avrebbe già arrecato notevoli vantaggi alle popolazioni interessate.

ADAMOLI. Aggiungo poche parole alle considerazioni fatte dal senatore Ferrari, con il quale concordo, per puntualizzare qualche episodio della storia di questa famosa ferrovia Circumflegrea.

Alla fine della sua relazione, il senatore Genco ha detto che questa ferrovia è nata, nella sua forma attuale, nel 1946 e che, in questi 20 anni, ben poco o nulla si è fatto per migliorarla. Comunque, tutte le volte che si è intervenuti a suo favore, tranne questa — per la verità — poteva sorgere il dubbio che si riproponesse il problema solo per fini elettorali! Infatti, tutta la storia della ferrovia Circumflegrea è legata ai fatti elettorali di quella zona e bisogna aggiungere che le centinaia di milioni che sono stati spesi non hanno dato i risultati che era lecito attendersi perchè, spesso, le opere sono state lasciate incompiute e, di conseguenza, sono andate in disfacimento.

Noi, quindi, siamo d'accordo, ma vogliamo conoscere se c'è un programma definitivo.

GENCO, *relatore*. Sì.

ADAMOLI. Se noi con questo provvedimento possiamo non dico essere certi, ma avvicinarci alla certezza che siamo di fronte a qualcosa di definitivo, non possiamo tuttavia non rilevare una contraddizione in ordine alla questione dei famosi « rami secchi ». Questa ferrovia rappresenta un « ramo secco », dato che escludiamo perfino la eventualità di un avanzo; perchè, se ci fosse un avanzo, questo dovrebbe andare allo Sta-

to e quindi, come ha detto in una sua battuta il Ministro prima che si iniziasse la discussione ufficiale, la società si guarderà bene dal raggiungere un avanzo.

Indubbiamente questo è un « ramo secco ». Allora riprenderemo il discorso sui « rami secchi »? C'è una contraddizione! Non si riesce a capire perchè si continui su questa strada, cioè perchè lo Stato non eviti tutto questo giro e non costruisca subito la ferrovia per conto suo, inserendola nella rete dei trasporti statali. Noi stiamo mettendo in vita un « ramo secco » giacchè la ferrovia non è autosufficiente. Nel momento stesso in cui si pone il problema della revisione delle ferrovie in concessione e si parla di eliminare i « rami secchi », ne creiamo un altro. Questo è un discorso che non fila. Noi non diciamo che la ferrovia non ci vuole: noi siamo convinti della sua necessità, ma la strada seguita per l'attuazione non ci persuade. Non facciamo il solito discorso col quale ci si accusa di non voler mai niente: noi vogliamo le cose, ma fatte in un certo modo, che riteniamo più giusto. Questa è la nostra posizione e vorremmo che il Ministro ci desse maggiori spiegazioni.

CORBELLINI. Permetta, signor Presidente, una considerazione che mi interessa sottolineare. La qualifica di « ramo secco » o meno di una ferrovia è legata all'economia della zona che attraversa: se questa economia si rinnova ed aumenta col piano economico generale, allora la ferrovia cessa di essere un « ramo secco ». È come quando in un deserto viene trovato il petrolio, che non permette più di considerare improduttiva la zona. Questo non è stato mai detto da rappresentanti del Governo: io l'ho ripetuto all'Istituto internazionale delle comunicazioni di Genova, l'ho ripetuto a Parigi, ottenendo un consenso generale, ma qui si seguita a parlare di « rami secchi » indipendentemente dallo sviluppo economico delle zone che le ferrovie in questione servono.

PRESIDENTE. Raccomando di non confondere i problemi. Restiamo nell'ambito del nostro argomento, che è molto più limitato.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 65^a SEDUTA (31 maggio 1966)

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ringrazio il relatore e mi dichiaro d'accordo con lui; pertanto è inutile che ne ripeta le considerazioni. Desidero solo aggiungere due cose in merito ad alcune osservazioni fatte dagli intervenuti nella discussione.

Una è questa: si chiede l'assicurazione che questa spesa sia sufficiente a completare i lavori della ferrovia; io ritengo che lo sia, dato che gli uffici tecnici danno questa garanzia. Io non posso che rimettermi alla loro valutazione e spero che sia una valutazione che non debba poi essere modificata da una realtà che determini spostamenti di costi e di prezzi.

È stato poi detto che con questo provvedimento si dà vita ad un « ramo secco ». Il senatore Corbellini ha già espresso il suo pensiero su questo punto; io aggiungo soltanto che nessuno ha mai considerato « ramo secco » una ferrovia soltanto perchè ha un *deficit* di cassa. Questo è uno degli elementi, ma non è sufficiente da solo per qualificare « ramo secco » una ferrovia, e mi permetto di dire, senatore Adamoli, che questa tesi è in contrasto con la sua impostazione, perchè quando si parla di pubblico servizio, lei sa che questo deve avere una risposta adeguata da parte dell'autorità competente, anche se determina un *deficit*; ma quel *deficit* non è voce a sè stante perchè il servizio è indispensabile e il ramo non è da considerarsi secco, ma vitale ed efficace, per cui giustamente lei si è domandato come mai non si è provveduto prima. Io credo tuttavia che giungiamo in tempo e questa è una buona cosa. Io non faccio comunque una difesa d'ufficio, e una critica per un eventuale ritardo può essere accettata, anche se questo ritardo avrà, come sempre, le sue motivazioni.

È stato anche chiesto perchè ci si ostini a seguire il sistema delle ferrovie in concessione e non si provveda invece direttamente da parte dello Stato.

Questo coinvolge quella famosa impostazione sulla quale la parte che lei rappresenta, senatore Adamoli, ha assunto una posizione particolare. Quindi io preferisco rimanere nella constatazione di fatto che il disegno di legge ha trovato l'adesione di tutte le

parti, le quali hanno detto di voler chiudere il problema della ferrovia Circumflegrea giacchè i denari ci sono e saranno sufficienti se non si avranno spostamenti nei prezzi.

Ringrazio tutti per l'adesione che vorranno dare al provvedimento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il limite della spesa autorizzata per la ferrovia Circumflegrea con l'articolo 37 della legge 24 luglio 1959, n. 622, è elevato di lire 3.260 milioni per tener conto, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, della necessità di esecuzione di ulteriori lavori di costruzione di fabbricati e impianti fissi, delle variazioni di prezzi accertate in sede di aggiornamento o di revisione, nonchè della spesa relativa al materiale rotabile, compreso quello acquistato usato e trasformato ai fini dell'esercizio provvisorio del tronco Napoli-Pianura. Detto materiale, lasciato in uso gratuito alla Società anonima per l'esercizio di pubblici servizi (SEPSA), resterà acquisito alla proprietà dello Stato.

Resta fermo quanto disposto con gli articoli 36, 37 e 38 della legge 24 luglio 1959, n. 622.

(È approvato).

Art. 2.

La maggiore spesa di lire 3.260 milioni, di cui al precedente articolo 1, sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 500 milioni nell'anno 1965 e di lire 920 milioni in ciascuno degli anni dal 1966 al 1968.

All'onere di lire 500 milioni previsto per l'anno finanziario 1965 si provvede, per lire 250 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 e, per lire 250 milioni,

a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965.

All'onere di lire 920 milioni previsto per l'anno 1966 si provvede con riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 del predetto stato di previsione per l'anno finanziario stesso.

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

Al secondo comma di questo articolo, da parte della 5^a Commissione è stato suggerito di apportare un emendamento per inserire dopo le parole « si provvede, per lire 250 milioni », le seguenti altre: « in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Allo stesso secondo comma dell'articolo 2, la 5^a Commissione ha proposto di apportare un emendamento per correggere la espressione « stato di previsione del Ministero » in quella di: « stato di previsione della spesa del Ministero ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modifiche, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali » (1680) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme integrative all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive

modifiche, sulle nuove costruzioni stradali ed autostradali » già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

L'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, fino alla concorrenza di un ricavo netto di lire 46 miliardi per provvedere al completamento del finanziamento dei lavori di costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla costruzione del raccordo dell'autostrada stessa con il porto di Reggio Calabria.

Il mutuo di cui al precedente comma è ripartito in egual misura negli esercizi finanziari 1967 e 1968.

Per quanto non previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 15 della legge 24 luglio 1961, numero 729.

Riferirò io stesso.

Il presente disegno di legge mira ad introdurre norme integrative nella legge 24 luglio 1961, n. 729, la quale, all'articolo 15, concedeva l'autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a contrarre mutui per un importo complessivo di 180 miliardi per la costruzione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Successivamente questa cifra, per esigenze dipendenti dall'accertamento dei prezzi, è stata aumentata a 260 miliardi con la legge 30 dicembre 1965, n. 1464. Ma, di questi 260 miliardi, ne sono stati realizzati con i mutui appena 238. Infatti nelle leggi già citate non si è avuta l'accortezza di dire che la cifra indicata doveva essere il ricavo netto dell'operazione di mutuo; quindi si è avuta una deficienza di 22 miliardi. Per di più c'è una legge 31 dicembre 1962, n. 1845, che prevede la destinazione del 2,50 per cento del mutuo ai fondi per le spese generali e quindi si son dovuti registrare altri 6 miliardi e mezzo in meno. Inoltre, l'aggiornamento dei prezzi del progetto ha portato un aumento di 16 miliardi, mentre

la necessità di raccordare l'autostrada con il porto di Reggio Calabria fa prevedere una ulteriore spesa di 2 miliardi. In totale mancano 46 miliardi, per i quali questo disegno di legge prevede appunto di autorizzare la ANAS a contrarre un nuovo mutuo e, per non ripetere l'errore precedente, si parla di ricavo netto di 46 miliardi: quindi l'ANAS, con questo provvedimento, è autorizzata a contrarre un mutuo che sarà di 46 miliardi più la somma costituita dalle spese di realizzo.

Comunico che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole.

A D A M O L I . Questo disegno di legge si collega ad un provvedimento sul quale abbiamo già espresso la nostra valutazione. In quell'occasione ci siamo astenuti e confermiamo anche adesso la nostra posizione.

G I A N C A N E . Noi votiamo a favore.

B E R N A R D I . Esprimo un piccolo rilievo: troppo spesso ci troviamo di fronte a variazioni di preventivi, che dovrebbero essere evitate.

P R E S I D E N T E , relatore. È un rilievo di carattere generale, che si può accettare, nei limiti delle possibilità umane.

D E ' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo sostiene il provvedimento e ringrazia il Presidente che nella sua relazione ha puntualizzato così bene i motivi che lo hanno determinato. Dato che il disegno di legge è già stato approvato dalla Camera dei deputati, auspico che esso oggi sia approvato anche dal Senato e diventi legge operante.

P R E S I D E N T E , relatore. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge composto di un articolo unico di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari