

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 1° MARZO 1950

(51ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPÀ

INDICE

Disegno di legge.

(Discussione)

« Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea » (N. 862)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

FOCACCIA, relatore	Pag. 467, 473
GENCO	469, 475
CORBELLINI	471, 473
FERRARI	473
CAPPELLINI	473, 475
MATTARELLA, Sottosegretario di Stato per i trasporti	474, 475
TOSELLI	474
PANETTI	475

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Ceschi, Conti, Corbellini, Fazio, Ferrari, Focaccia, Genco, Mancini, Mon-

temartini, Panetti, Priolo, Raja, Ricci Mosè, Romano Domenico, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Voccoli.

È presente altresì l'onorevole Mattarella, Sottosegretario di Stato per i trasporti.

GENCO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione alla industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea » (N. 862) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni al decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, concernente la concessione all'industria privata della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Circumflegrea ».

Faccio presente alla Commissione che su questo disegno di legge si è avuto il parere favorevole della Commissione finanze e tesoro.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Focaccia.

FOCACCIA, relatore. Onorevoli senatori, con decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485 veniva accordata la costruzione e la concessione della ferrovia Circumflegrea alla Società anonima per l'esercizio di pubblici servizi (S. E. P. S. A.) per il corrispettivo a corpo di lire 1.300 milioni. Detta ferrovia risultava costituita da un primo tronco fondamentale della lunghezza prevista di km. 27,5 che, partendo da Napoli (Montesanto) e passando per gli abitati di Soccavo, Pianura e Quarto, veniva a congiungersi alla ferrovia Cumana,

presso la stazione di Fusaro, e da un secondo tronco della lunghezza prevista di km. 4,2 che, partendo da Torregaveta raggiungeva la spiaggia di Miseno e, con una diramazione di km. 1,2 l'abitato di Monte di Procida.

Successivamente, con atto 16 aprile 1948, approvato e reso esecutivo con decreto del Presidente della Repubblica del 7 maggio 1948, n. 729, fu provveduto a regolare le modalità della concessione, e la S. E. P. S. A. iniziò i lavori. Detta Società si venne però a trovare in gravi difficoltà per poterli proseguire a causa del notevole spostamento di tutte le previsioni fatte circa il costo della ferrovia ed ha chiesto la sostanziale e radicale modifica della concessione.

Intanto la S. E. P. S. A. ha chiesto di essere sciolta dagli obblighi assunti con l'atto 16 aprile 1948 rinunciando a qualsiasi pretesa e diritto, salvo a regolare con apposito atto le nuove modalità di concessione, in conformità di quanto verrà stabilito da un nuovo provvedimento.

Il presente disegno di legge ha appunto lo scopo di limitare l'entità e l'importanza delle opere da costruire, in modo da rimanere nei limiti della somma stanziata. Nell'articolo 1 rimane perciò stabilito che le opere saranno ridotte esclusivamente alla costruzione della rete stradale e dei fabbricati del tratto di km. 27 + 0,95 che, partendo dalla stazione di Napoli (Montesanto) della ferrovia Cumana, e passando per gli abitati di Soccavo, Pianura e Quarto e per le spiagge di Licola e Cuma, giunge alla stazione di Torregaveta della suddetta ferrovia Cumana.

A questo articolo è stato apportato dalla Commissione competente della Camera un emendamento aggiuntivo così concepito: « salvo quanto è disposto nel successivo articolo 4. Il restante tronco Torregaveta-Monte di Procida, previsto dal decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, formerà oggetto di un ulteriore provvedimento ». Io propongo che sia soppresso detto emendamento per le ragioni che saranno esposte in seguito, a proposito di un altro emendamento apportato all'articolo 4.

Con l'articolo 2 si obbliga la S. E. P. S. A. a rinunciare a qualsiasi diritto per la riduzione di cui all'articolo 1 della presente legge.

Mediante l'articolo 3 viene fissato il corrispettivo di lire 1.276.142.816, salvo le variazioni derivanti da eventuali procedimenti di revisione, per la esecuzione di opere e forniture di cui all'articolo 1 della presente legge, compreso l'ampliamento e la sistemazione delle stazioni di Napoli (Montesanto) e di Torregaveta della ferrovia Cumana.

Nell'articolo 4 viene stabilito che per la durata di dieci anni resta ferma a tutti gli effetti la dichiarazione di pubblica utilità per il tronco ferroviario e la diramazione di cui all'articolo 1 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485.

A questo articolo la Commissione legislativa della Camera ha apportato il seguente emendamento aggiuntivo:

« È fatto obbligo alla Società di provvedere nello stesso termine all'armamento e alla elettrificazione del tratto Torregaveta-Miseno, del quale avrà l'esercizio a norma di legge e alle condizioni della convenzione vigente con la S. E. P. S. A. per la ferrovia Cumana.

« I maggiori oneri derivanti dal comma precedente sono ad esclusivo carico della Società e si intendono compresi nel corrispettivo previsto dagli articoli 3 e 5 della presente legge ».

Questo emendamento comporterebbe evidentemente un nuovo onere finanziario per la S. E. P. S. A., non previsto durante le trattative fatte tra questa Società e la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, onere che viene preventivato in una notevole cifra, anche perchè occorrerebbe costruire nuove installazioni elettriche per permettere alla Cumana il prolungamento da Torregaveta a Capo Miseno, senza contare che occorre completare la sede stradale e i fabbricati di cui non è fatto cenno.

La S. E. P. S. A. ha, pertanto, dichiarato di non poter accettare questo nuovo onere, anche a costo di rinunciare alla concessione, facendo salvi naturalmente i propri diritti acquisiti con la precedente convenzione (lavori eseguiti, controversie con le ditte appaltatrici, espropriazioni, danni a terzi, ecc.).

Per queste ragioni si presenta il dilemma:

a) approvare questo emendamento con la probabile conseguente rescissione della convenzione con la S. E. P. S. A.;

b) non approvare l'emendamento e mantenere in vita la concessione.

Io sono del parere che se la Commissione decidesse di accettare la prima soluzione si andrebbe incontro a gravi conseguenze, tra cui fondamentali quella relativa ai danni di cui si è fatto cenno in precedenza, alla mancanza di chiarimenti circa l'esecuzione dei lavori della sede stradale del tronco in esame e l'altra, ancora più importante, del rimando a lunga scadenza dell'inizio dei lavori, in questo periodo in cui è urgente attenuare il grave disagio derivante dalla disoccupazione.

Per queste ragioni io propongo alla Commissione il rigetto di questo emendamento; rigetto che porta, come conseguenza, anche la eliminazione dell'emendamento aggiuntivo all'articolo 1 di cui si è parlato in precedenza.

Nell'articolo 5 viene stabilito che, entro il limite massimo di lire 23.857.184, lo Stato rimborserà alla S. E. P. S. A. le spese per indennità di esproprio degli immobili, nonché per le indennità di occupazione e per i lavori eseguiti sul tronco ferroviario di cui al punto secondo dell'articolo 1 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485.

Con l'articolo 6 vengono stabilite le modalità relative alla revisione dei prezzi per eventuali variazioni che si verificassero durante l'esecuzione dei lavori; con l'articolo 7 le modalità relative ad eventuali variazioni di tracciato.

Mediante l'articolo 8 vengono stabilite le modalità per gli atti di concessione, allo scopo di accelerare i tempi. Se la Commissione rigetterà gli emendamenti apportati dalla Camera agli articoli 1 e 4, occorrerà per evidenti ragioni di coordinamento sostituire alla riga ottava di questo articolo alle parole « all'articoli 1 e 4 » le altre « all'articolo 1 ».

All'articolo 9, infine, si stabilisce quali articoli del decreto legislativo n. 485 debbono essere abrogati, insieme all'abrogazione totale del decreto n. 729.

Propongo infine alla Commissione di indirizzare un voto al Governo affinché il tronco Torregaveta-Miseno con la diramazione all'abitato di Monte di Procida, previsto dal decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, formi oggetto di ulteriori provvedimenti.

GENCO. Onorevoli colleghi, mi sono pervenute delle osservazioni circa la ferrovia Cir-

cumflegrea da parte del Consiglio comunale di Napoli, osservazioni che vertono su quanto verrà esponendo.

La costruzione della ferrovia Circumflegrea interessa indubbiamente la città di Napoli, sia per la utilità che si ha ragione di sperare da tale opera, sia per mitigare il grave disagio della disoccupazione; ed è chiaro che questa seconda finalità imprime all'opera un carattere di indifferibile urgenza. Ora, mentre dopo la lunga remora pareva si fosse giunti in porto con la presentazione alla Camera da parte del Governo di un disegno di legge che, per essere stato concertato in armonia con le esigenze della ferrovia stessa, faceva prevedere la sollecita ripresa dei lavori, la Commissione legislativa della Camera, animata indubbiamente dai migliori propositi, ha apportato al disegno di legge governativo emendamenti che purtroppo minacciano di far sospendere di nuovo indefinitamente la esecuzione delle opere.

Col decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, fu concessa alla S. E. P. S. A. la costruzione e l'esercizio della ferrovia Circumflegrea costituita:

1º da un tronco della lunghezza prevista in chilometri 27 + 500 che, partendo dai pressi della città di Napoli della ferrovia Cumana e passando per gli abitati di Soccavo, Pianura e Quarto e per le spiagge di Licola e Cuma, si ricongiunge alla detta ferrovia Cumana presso la stazione di Fusaro;

2º da un tronco di km. 4 + 200 che partendo da Torregaveta raggiunga la spiaggia di Miseno e, con diramazione della lunghezza di km. 1 + 200, l'abitato di Monte di Procida.

In corrispettivo della concessione fu assegnata alla S. E. P. S. A. la somma di lire 1.300 milioni.

Anche in seguito alle vive pressioni del Governo, che si preoccupava, oltre che della urgente necessità della costruzione della ferrovia, anche e soprattutto del grave ed indifferibile problema della disoccupazione, i lavori furono sollecitamente iniziati dalla S. E. P. S. A. su tutta la linea e quindi anche sul tronco di km. 4 + 200 da Torregaveta alla spiaggia di Miseno.

Due ostacoli determinarono però la sospensione dei lavori: il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici che si manifestò contrario alla costruzione del tronco e della diramazione

e la constatazione che la sovvenzione di lire 1.300 milioni era del tutto insufficiente alla esecuzione del complesso dei lavori concessi. Per conseguenza i lavori già iniziati sono rimasti sospesi per circa due anni, sino a che il Governo decise di addivenire alla modificazione dell'originario decreto legislativo e fu così presentato alla Camera il presente disegno di legge.

Nel testo proposto dal Governo sono stati esclusi il tronco Torregaveta-Miseno e la diramazione, nonchè l'armamento e la elettrificazione di tutta l'opera, sicchè la concessione è rimasta limitata esclusivamente alla costruzione della sede stradale e dei fabbricati della linea Napoli-Quarto-Torregaveta. Poichè, però, da una parte il Governo si è riservata la facoltà discrezionale di disporre eventualmente la costruzione del tronco alla spiaggia di Miseno e della diramazione a Monte di Procida e poichè d'altra parte, per la esecuzione dei lavori del detto tronco, la S. E. P. S. A. aveva iniziato importanti procedure di espropriazione, è stato formulato il testo dell'articolo 4 con il quale, relativamente a tali procedure, la dichiarazione di pubblica utilità resta ferma per la durata di dieci anni.

Senonchè a tale articolo, nel testo approvato dalla Camera, è stato aggiunto il seguente emendamento: «È fatto obbligo alla Società di provvedere nello stesso termine all'armamento ed alla elettrificazione del tratto Torregaveta-Miseno del quale avrà l'esercizio a norma di legge e alle condizioni della convenzione vigente con la S. E. P. S. A. per la ferrovia Cumana. I maggiori oneri derivanti dal comma precedente sono ad esclusivo carico della Società e si intendono compresi nel corrispettivo previsto dagli articoli 3 e 5 della presente legge».

Su tale emendamento debbono farsi i seguenti rilievi:

a) il testo dell'articolo 4 proposto dal Governo presuppone l'esclusione della costruzione della sede stradale e dei fabbricati del tronco Torregaveta-Miseno, esclusione risultante dagli articoli 1 e 2, sicchè nell'articolo 4 è disposto che la dichiarazione di pubblica utilità resta ferma soltanto in considerazione che il Governo decida eventualmente la costruzione di tale tronco. Ora, se così è e se

per conseguenza allo stato delle cose non si può prevedere se e quando saranno costruiti la sede stradale e i fabbricati di tale tronco, non è possibile addossare fin d'ora alla S. E. P. S. A. l'onere della costruzione dell'armamento e della elettrificazione, onere che manca di base. Nè si dica che l'onere addossato con l'emendamento, dovendo prendere consistenza solo se e quando il Governo si decidesse a disporre la costruzione della sede stradale e dei fabbricati, è eventuale ed ipotetico, perchè l'onere addossato sin da ora alla S. E. P. S. A. altererebbe sostanzialmente l'equilibrio che si è voluto assicurare sia eliminando dal progetto di massima la costruzione del tronco Torregaveta-Miseno e la diramazione per Monte di Procida, sia inserendo, nella minuta della convenzione, la clausola di revisione dei prezzi in base ai quali è stato determinato esattamente il costo dell'opera, giusto il progetto esecutivo approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con deliberazione del 31 luglio 1948;

b) il testo della legge presentato dal Governo è stato formulato in armonia con la minuta della convenzione che deve sostituire quella che venne approvata in correlazione con l'originario decreto legislativo. E nella minuta della nuova convenzione, mentre è ribadita la disposizione che la sovvenzione di lire 1.276.142.816 deve servire esclusivamente per la costruzione della sede stradale e dei fabbricati, con la netta esclusione dei lavori del tronco Torregaveta-Miseno, è stabilito che la liquidazione e il pagamento di detta somma avvenga al 100 per cento dei lavori eseguiti. Ora, se si addossa alla S. E. P. S. A. l'onere, sia pure eventuale ed ipotetico, di provvedere all'armamento ed alla elettrificazione del secondo tronco, il pagamento non potrebbe essere più fatto al 100 per cento, perchè gli organi esecutivi si dovrebbero preoccupare di eseguire le trattenute occorrenti per costituire la somma necessaria per la esecuzione di tale lavoro, somma che, salvo le risultanze dell'eventuale progetto, può presumersi dell'ammontare di 200 milioni di lire;

c) mentre approvando integralmente il testo proposto dal Governo si potrebbe avere la sollecita ripresa dei lavori, perchè diventerebbe definitiva la convenzione già concordata

in correlazione con quel testo, l'emendamento determinerebbe la necessità di introdurre nella minuta concordata altri e diversi patti sui quali potrebbe anche essere difficile raggiungere l'accordo. E, d'altra parte, è chiaro che il Governo, per prevenire l'ammontare della somma occorrente ai lavori di armamento e di elettrificazione del secondo tronco, richiederebbe un relativo progetto, che dovrebbe anche esso essere sottoposto all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

d) la S. E. P. S. A., in considerazione del testo proposto dal Governo, ha dichiarato di rinunciare alla precedente concessione, e questa rinuncia è appunto quella che viene approvata con l'articolo 2 del disegno di legge.

Variando le disposizioni di tale disegno, viene per conseguenza a cadere anche la rinuncia e tutta la questione viene riportata in alto mare.

L'amministrazione comunale di Napoli ha sentito il dovere di denunciare il pericolo che deriverebbe ove gli emendamenti proposti dalla Camera dei deputati diventassero definitivi ed ha fatto voti che il testo di legge presentato dal Governo sia approvato nella sua integrità.

Si intende, però, che i rilievi su esposti hanno il solo scopo di assicurare la pronta esecuzione della Circumflegrea, sia pure nei limiti che per ora sono stati posti. Ma tale pronta costruzione, anziché escludere, aprirà sicuramente la via al completamento della ferrovia, con la costruzione del tronco da Torregaveta a Miseno e della diramazione a Monte di Procida, che sono il naturale completamento della ferrovia stessa.

CORBELLINI. Questa ferrovia, i cui studi sono molto antichi, aveva ottenuto questo finanziamento di 1.300 milioni nel 1947; allora si parlava di dare possibilità di sviluppo urbanistico alla città di Napoli, al di là del Vomero, nei campi Flegrei, mentre fino allora lo sviluppo era avvenuto solo lungo la ferrovia Cumana, verso Torregaveta e Capo Miseno.

La S. E. P. S. A. cominciò a fare sporadicamente qualche piccola opera d'arte, qualche movimento di terra, in attesa di poter avere l'approvazione del contratto. Si vide però che i 1.300 milioni del 1947, arrivati al 1948-49, non bastavano per poter fare tutta la ferrovia,

e allora è sorta la questione di rinunciare a qualche cosa per poter fare almeno quello che era immediatamente necessario. Ecco la ragione per cui si è cominciato a discutere di non fare il tratto Torregaveta-Capo Miseno e la diramazione per Monte di Procida, per poter contenere la spesa entro limiti possibili.

Ora, se noi oggi ci dovessimo pronunciare su questa ferrovia in maniera spregiudicata, dovremmo riconoscere che per lo sviluppo urbanistico della città di Napoli al di là dei campi Flegrei, forse questa ferrovia non è il mezzo più moderno al quale si possa ricorrere. Ma noi oggi dobbiamo finire questi lavori, sia perchè in parte sono stati già iniziati (per quanto per un minimo ammontare di spesa), sia soprattutto perchè non vi è un piano regolatore di Napoli che preveda la possibilità di sviluppo urbanistico della città al di là del Vomero, per mezzo della costruzione di una rete di strade nei cui lavori si possa assorbire la disoccupazione che c'è in questa zona.

Quindi si è detto: cominciamo a fare la ferrovia, sfociamo nei campi Flegrei, proseguiamo entro i limiti di questa somma, arriviamo attraverso gli abitati di Soccavo, Pianura e Quarto e per le spiagge di Licola e Cuma fino alla ferrovia Cumana, in modo da avere questo primo tronco che è necessario allo sviluppo urbanistico in quella zona che è la unica per la città di Napoli, perchè dalla parte del Vesuvio non è possibile andare.

Questo era lo spirito che aveva animato il progetto. La cosa più urgente è quella di dare lavoro ai disoccupati, non essendovi per ora altri progetti più utili e anche più moderni. Domani si potrà fare una bella autostrada, ma non possiamo farla oggi, perchè ciò significherebbe rimandare il tutto di due o tre anni. Facciamo per ora una ferrovia che serva a dare sfogo alla popolazione napoletana; in seguito verranno gli sviluppi successivi.

Lasciamo libero il Ministero di decidere sull'ultima parte, ossia per il tronco che va da Torregaveta a Miseno; non stiamo a domandarci se questo tronco si farà o no, non pregiudichiamo le cose, costruiamo nei limiti di questi 1.300 milioni per favorire lo sviluppo urbanistico di Napoli e per assorbire la disoccupazione. Se lo sviluppo urbanistico di Napoli sarà tale da aversi un piano regolatore, per cui

convenga fare una autostrada da affiancare alla ferrovia, la faremo, e magari trasformeremo questa ferrovia in tramvia, ma di questo si giudicherà dopo. Oggi non si può lasciare da parte questo progetto, perchè in tal modo non si dà lavoro ai disoccupati e non abbiamo un altro progetto che possa sostituire questo. Lo sbaglio è di aver preso, tre anni fa, in considerazione un progetto vecchio, ma ormai non c'è più nulla da fare, bisogna agire in questo senso e con questo spirito.

FOCACCIA, *relatore*. Credevo che la questione della costruzione della ferrovia fosse superata. Anche io in un primo momento ebbi l'impressione che la ferrovia fosse inutile e che fosse sufficiente una autostrada; mi sono convinto però, dopo gli studi che ho fatto in proposito, che effettivamente la linea ferroviaria è una linea utile, se non indispensabile. Vorrei cercare di dimostrarvi perchè effettivamente questa ferrovia è utile:

1^o la ferrovia Cumana è tra le ferrovie concesse a semplice binario quella che ha il più elevato prodotto chilometrico in dipendenza del traffico intensissimo che si sviluppa nella stagione estiva nel tratto tra Napoli e Lucrino;

2^o la parte preponderante del traffico è dovuta non già alla popolazione delle località servite, ma a quella di Napoli eccessivamente numerosa e compressa e priva di spiagge vicine e decenti;

3^o la ferrovia Cumana si svolge da Napoli fin oltre la zona-mostra (Fuorigrotta) in sotterraneo e da Bagnoli ad oltre Pozzuoli in gallerie parietali il cui allargamento è tecnicamente difficile. Il raddoppio della ferrovia Cumana, necessario per le esigenze di traffico estivo, avrebbe un costo elevatissimo, ma non potrebbe contare su un sensibile aumento di prodotto a causa della saturazione della zona e dello scarso *hinterland* della ferrovia, la quale da un lato ha il mare e dall'altro colline impervie che rendono difficile l'accesso alle stazioni;

4^o con la ferrovia Circumflegrea che si svolge più a nord, parallelamente alla Cumana, si conseguono i seguenti risultati:

- a) si evita l'alto costo della costruzione;
- b) si serve e si avvicina un settore dell'area comunale che oggi è praticamente lon-

tanissimo dal centro cittadino, dal quale è separato dalle colline dei Camaldoli, del Vomero e di Posillipo;

c) si immettono nelle relazioni con la città regioni straordinariamente fertili, come la conca di Quarto e la bonifica di Licola;

d) si costituisce per gli urgenti bisogni della città una zona litoranea balneare della lunghezza di oltre 6 chilometri che ha nel mezzo il centro archeologico di Cuma e che potrà essere servita in meno di 30 minuti dal centro urbano, mediante accessi ai due estremi da parte della ferrovia Cumana e della Circumflegrea;

e) si scarica la ferrovia Cumana di una parte del carico estivo dovuto al traffico per Bacoli e Monte di Procida, tenuto conto che il percorso via Quarto è equivalente come tempo, a quello via Pozzuoli, per il minor numero di fermate;

f) si determina economicamente una elevata frequenza di servizio per Torregaveta, riportando sul percorso tradizionale il traffico per le isole di Procida ed Ischia che attualmente è dirottato sul lunghissimo percorso via mare al porto di Napoli. Con l'orario minimo invernale di 3 treni all'ora su ciascuna linea si conseguono su Torregaveta 6 treni all'ora, con vantaggio immediato anche per le residenze di Monte Procida e di Bacoli;

5^o oltre agli obiettivi sopra accennati, ha importanza anche notevole il fatto che con l'aggiornamento degli impianti della ferrovia cumana e l'entrata in esercizio della ferrovia circumflegrea si potrà effettuare l'intero esercizio con lo stesso personale oggi impegnato per la sola Cumana, consolidando così il lavoro di circa 150 agenti che, allo stato attuale, è praticamente impossibile licenziare e che gravano sull'erario attraverso le integrazioni di bilancio;

6^o indipendentemente dai servizi occorrenti alla popolazione urbana di Napoli, la ferrovia Circumflegrea, intesa anche come mezzo per avvicinamento del Promontorio e delle isole Flegree, è destinata a facilitare l'accesso alla città ad una popolazione che già allo stato attuale è di 100.000 unità;

7^o sarebbe tuttavia un errore il considerare la ferrovia come destinata solo ad accontentare le aspirazioni delle popolazioni che

su di essa gravitano. Il vero grande movente della ferrovia è posto invece nella congestione urbana di Napoli, congestione che rende la vita dei cittadini esasperante ed improduttiva e pesa sul bilancio degli interni per gli elevati costi che il Comune deve sopportare per il funzionamento di tutti i servizi cittadini.

Rendere possibile la costruzione di nuovi vasti quartieri nelle zone elevate di Soccavo e di Pianura dove le costruzioni stesse costano assai meno per disponibilità sul posto di materiale edilizio (tufo e pozzolana) e minor costo delle aree fabbricabili, trasformare in residenze permanenti la frequentazione delle spiagge e delle residenze estive di Cuma, Monte di Procida e Bacoli significa rendere alla città un servizio ancor più importante di quello che per buona sorte di Napoli ha realizzato la ferrovia Cumana lungo il litorale, specialmente da quando l'elettrificazione accorcì i tempi dei percorsi.

Ed il vantaggio economico conseguente è principalmente il costo, non tanto nelle nuove attività economiche dipendenti dalla ferrovia, quanto nell'evitare il fatto che il bilancio economico, igienico e morale della vita di Napoli precipiti verso situazioni ancora più spaventose delle attuali;

8° Da ultimo la ferrovia Circumflegrea con il suo tracciato definisce il presupposto di un razionale ed economico allacciamento futuro, da Quarto, per Qualiano e Giuliano, con i comuni del Nord.

Per l'insieme di questi Comuni è indispensabile aprire:

a) una via di accesso a Napoli ad occidente dei Camaldoli, poichè gli accessi di Capodimonte e di Capodichino sono ormai saturi;

b) un accesso al mare ed alla zona Flegrea poichè il notevole traffico che essi hanno in tal senso non può continuare a passare per il centro cittadino già fantasticamente affollato.

FERRARI. Dichiaro subito di essere favorevole al disegno di legge, però sono un po' perplesso, dopo l'illustrazione che ha fatto il collega Focaccia, non nei confronti del disegno di legge, ma nei confronti degli emendamenti portati dalla Camera. Non ho la tranquillità per giudicare sulla bontà o meno di esso, e chiedo pertanto un breve rinvio perchè

ciascuno di noi si possa preparare. So dell'urgenza del provvedimento e delle pressioni che si fanno a Napoli. So anche, ed è questo un elemento positivo, che chi è interessato è il Comune, non una ditta privata, ma sento d'altra parte il bisogno, per dare il voto tranquillamente, di avere la piena conoscenza di quello che voto. Pregherei pertanto il Presidente di voler rinviare di uno o due giorni la discussione, in modo che noi si possa in piena coscienza, dare il nostro voto.

CAPPELLINI. Una prima domanda: con la somma che ci accingiamo a votare completeremo il tronco fino a Torregaveta?

FOCACCIA, *relatore*. No.

CAPPELLINI. Quindi, anche stanziando questa somma, la ferrovia non funzionerà. Cosa occorre perchè questa ferrovia funzioni?

FOCACCIA, *relatore*. Altri 1.300 milioni.

CAPPELLINI. Io penso che gli emendamenti votati dalla Camera abbiano un fondo di verità. È vero che la Società interessata ha detto di non potersi sobbarcare all'onere che la Camera ha votato, però, in tal caso, con quale cognizione di causa sono stati votati questi emendamenti? Si chiede uno studio più approfondito della materia e la richiesta è giusta, perchè ci troviamo di fronte a degli emendamenti che impegnano una società per circa 300 milioni, e queste considerazioni che ora facciamo noi sarebbe strano che non le avessero già fatte in sede di discussione alla Camera.

Ed ora ritorno alla domanda iniziale: quando avremo deciso queste spese, ancora la ferrovia non funzionerà, per cui sarebbe il caso di studiare la cosa e dire: votiamo questo disegno di legge e presentiamo un altro disegno di legge, entro un certo periodo di tempo, per provvedere gli ulteriori stanziamenti occorrenti per l'armamento, l'elettrificazione e per il materiale rotabile, altrimenti queste spese finiscono con l'essere spesso improduttive.

CORBELLINI. Sono d'accordo con il collega Cappellini; poichè questa somma è stata stanziata nel 1947, e oggi il costo del materiale è raddoppiato, è giusto che si addivenga ad un ulteriore finanziamento da parte dello Stato per completare questa opera, e nello stesso tempo si provveda a sistemare questa zona, così importante per l'urbanistica di Na-

poli, allacciandola alla città con una autostrada. Infatti non basta finire una ferrovia per completare un programma urbanistico, bisogna addivenire alla sistemazione delle vie di comunicazione, ma ciò si farà dopo il completamento della ferrovia.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei assicurare il senatore Cappellini che è chiaro che questo disegno di legge comporta implicitamente un impegno da parte del Ministero di un successivo disegno di legge, perchè è evidente che il Governo non può pensare a spendere un miliardo e 300 milioni senza completare l'opera. Ma la realtà di oggi quale è? Che ci sono un miliardo e 300 milioni già stanziati che non erano più utilizzabili con la convenzione passata, dato l'aumento eccessivo dei prezzi. Utilizziamo intanto questo miliardo e 300 milioni per fare quello che con questa somma è possibile fare. Questo naturalmente comporta un impegno implicito degli ulteriori stanziamenti.

Per quanto riguarda l'utilità di questa ferrovia non ho nulla da aggiungere a quello che ha detto il senatore Focaccia. Per l'urgenza siamo tutti d'accordo. Se non ci fosse altra preoccupazione, ci sarebbe quella di poter dare con un miliardo e 300 milioni del lavoro notevole alla zona napoletana, dove vi è un enorme disoccupazione.

Per quel che riguarda l'emendamento Ferrarì vorrei pregare il senatore Ferrarì di non insistere nel rinvio del disegno di legge. L'emendamento è sorto per un iniziale errore di valutazione delle opere fatte e ancora da fare. Di fronte alla mia obiezione che l'emendamento avrebbe potuto portare ad un ritardo per il rifiuto della Società si è insistito sostenendosi che la somma occorrente era limitata e di fronte a tale insistenza confesso che ho dovuto desistere dalle mie riserve, dato che il Ministero aveva un evidente interesse che dell'altro lavoro, in aggiunta a quelli previsti, si facesse senza alcun suo carico finanziario. Feci però presente alla Commissione che l'approvazione di questo emendamento avrebbe potuto portare delle complicazioni, come di fatto ha portato, anche perchè le opere della sede e dei fabbricati non erano completate, come si riteneva, e la spesa per il completamento si aggira su una somma assai rilevante.

L'argomento dell'onorevole Ferrarì era questo: poichè questo completamento la società dovrebbe farlo, comunque, entro un decennio, ci sarà, la possibilità per la stessa, di poter avere, ove l'importo dovesse essere superiore a quello previsto, ulteriori finanziamenti ed intanto andiamo incontro ad una esigenza vivamente sentita da quelle popolazioni. Era, il frutto di un impulso molto encomiabile, fondato però su una presunzione di spesa che si è rilevata poi non esatta. Se infatti, effettivamente la somma occorrente per l'esecuzione delle opere fosse stata intorno ai 20, 30 milioni, la Società forse avrebbe potuto non fare opposizione, ma trattandosi di importo, che va certamente al di là dei 200 milioni, la Società ha fatto delle opposizioni e ha dichiarato che non sarebbe in condizione di accettare la convenzione e di poter dare inizio ai lavori. Anche per queste considerazioni e per affrettare l'inizio dei lavori, aderisco alla proposta del relatore, circa la soppressione dei tre emendamenti Firrao, che sostanzialmente si riferiscono ad uno solo, a quello riguardante la esecuzione dei lavori concernenti il tratto Torregaveta-Miseno a carico della Società concessionaria.

TOSELLI. Noi ci troviamo di fronte ad una relazione particolareggiata che ci dimostra come effettivamente un errore di impostazione abbia potuto portare alla formulazione di questi emendamenti; ha confortato la tesi il Sottosegretario dei trasporti, e contemporaneamente è venuta fuori la perplessità del collega Ferrarì sulla opportunità di decidere o meno su questo argomento. Noi dobbiamo dimenticare che al di sopra di questi interessi di analisi tecnica è intervenuto lo studio, la volontà specifica delle parti interessate: i parlamentari napoletani infatti si sono riuniti per esaminare questo problema e per bocca del sindaco di Napoli hanno espresso il loro pensiero e quello della collettività interessata; questo pensiero è favorevole all'approvazione della legge come è stata compilata dal Ministero, bocciando gli emendamenti Ferrarì che potrebbero portare delle difficoltà. Penso pertanto che il senatore Ferrarì dovrebbe ritirare la sua richiesta e accettare la votazione su questo disegno di legge il più sollecitamente possibile per andare incontro a queste urgentissime necessità.

GENCO. Il Sottosegretario ha chiarito quello che si era precedentemente detto circa il tratto Torregaveta-Miseno e ha dichiarato che i lavori eseguiti, mentre all'onorevole Firrao sembravano completi, sono stati eseguiti solo parzialmente. Ora vorrei sapere dal Ministero, dato che i lavori sono stati già parzialmente eseguiti, se si intende lasciare questi lavori incompleti o provvedere in un secondo tempo alla loro ultimazione, perchè sarebbe inopportuno a mio parere avere speso dei soldi per iniziare delle opere e poi lasciare queste opere incomplete.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Di ciò si discuterà in un secondo tempo.

CAPPELLINI. Le considerazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario mi trovano consenziente; una volta deciso questo stanziamento ci si dovrà preoccupare di un ulteriore stanziamento, però, nel corso delle cose dette dall'onorevole Sottosegretario che cosa è risultato? Che non proprio a caso si sono votati gli emendamenti, perchè, ad un certo momento, il Sottosegretario ha detto che, se il maggiore onere si fosse aggirato sui 20, 30 milioni la Società avrebbe accettato un emendamento di tale genere. Ma allora sopprimendo tale emendamento implicitamente ammettiamo di regalare alla Società questi 30 milioni.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. La Società con un miliardo e 300 milioni può fare solamente quanto previsto dal disegno di legge, l'onorevole Ferrari invece voleva che la Società provvedesse anche all'armamento e alla elettrificazione del tratto Torregaveta-Miseno. Io feci alla Commissione della Camera le considerazioni che oggi ho qui ripetute: di fronte ad un lavoro di un miliardo e 300 milioni, se l'importo di questi ulteriori lavori da farsi senza compenso si fosse aggirato intorno a 20 milioni, forse la Società avrebbe potuto accettare questo nuovo onere. Però non è esatto pensare che, eliminando l'emendamento, regaliamo 20 milioni alla Società, perchè tale somma riguarda

un'opera non considerata dalla convenzione e dal disegno di legge. Debbo inoltre dire che la spesa di questi lavori è stata calcolata con molto rigore dagli uffici competenti e pertanto è evidente che la Società non può assumersi l'onere di altri 200 milioni, per un'opera aggiunta e non prevista dalla convenzione.

CAPPELLINI. Ma allora qualche cosa di buono nell'emendamento Firrao c'è.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'accettazione di questo ulteriore onere da parte della Società è un'ipotesi che faccio io. Infatti si può ammettere che la Società possa sobbarcarsi di un'ulteriore spesa di 20 milioni, ma non del peso di 200-300 milioni.

CAPPELLINI. Dato che ci sono delle dubbiezze in proposito proporrei di rinviare a venerdì la discussione, perchè si abbia la possibilità di prendere contatti con i membri della Commissione della Camera, al fine di chiedere loro come mai hanno votato questo emendamento, e di vedere inoltre se vi è la possibilità di ottenere con la stessa cifra un maggior lavoro da parte della Società.

PANETTI. Io penso che non sia il caso di occuparsi di questo emendamento quando con uguale spesa si potrebbe fare al posto di questo tronco ferroviario un'autostrada e pertanto proporrei di ritornare al testo ministeriale.

FERRARI. Ha detto bene l'onorevole Cappellini. Il rinvio è solo di 48 ore. Io sono favorevole al disegno di legge e all'esecuzione di questa opera. L'ho già dichiarato. Per me la questione è semplicemente di tranquillità nel dare il mio voto. Pertanto vorrei poter avere il tempo di incontrarmi con i membri della ottava Commissione della Camera.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni la discussione di questo disegno di legge è rinviata alla seduta che si terrà venerdì prossimo venturo.

La riunione termina alle ore 11,30.