

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 3 MARZO 1950

(52ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegno di legge:

(Segu to della discussione e approvazione)

« 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):

FERRARI	Pag.	479, 484
GENCO		480, 483
BUIZZA		481
FOCACCIA, <i>relatore</i>		481
MATTARELLA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>		482, 483

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappa, Ceschi, Conti, Fazio, Ferrari, Focaccia, Genco, Mancini, Mariotti, Montemartini, Priolo, Raja, Ricci Mosè, Romano Domenico, Santmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Voccoli.

Interviene altresì il Sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Mattarella.

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

Seguito della discussione ed approvazione 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 » (N. 862) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della 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 ».

Nell'ultima seduta, aderendo all'istanza del collega Ferrari, abbiamo rinviato la deliberazione su questo disegno di legge, che oggi riprendiamo in esame.

FERRARI. Nella penultima riunione io avevo dichiarato, per il gruppo comunista, che noi saremmo stati favorevoli al disegno di legge venuto dalla Camera. Ne illustrai allora le ragioni e feci precisa dichiarazione, dovendomi assentare, che se fossi stato presente avrei votato favorevolmente. Non conoscevo allora le modifiche che il relatore intendeva apportare al testo del disegno di legge approvato dalla Camera. A seguito di queste proposte modifiche ho chiesto, per il nostro gruppo, un breve rinvio per poterci render conto di esse. In precedenza, del resto, un rinvio era stato chiesto dai colleghi della maggioranza.

Oggi debbo dichiarare che non riteniamo ingiustificati gli emendamenti aggiuntivi ap-

provati dall'8ª Commissione della Camera dei deputati; che essi emendamenti non possono derivare da errori di conteggio (pare che il collega Focaccia accennasse a questa ipotesi) o comunque da apprezzamenti tecnici errati, ma soltanto da considerazioni di oneri legittimi e calcolati, correnti tra le parti; che ci sembra strano l'atteggiamento all'ultimo momento della Società.

Ci rendiamo conto della necessità, ripetutamente espressa dalle popolazioni e dalle amministrazioni locali, di non ritardare la ripresa dei lavori, di cui sentiamo ed apprezziamo l'urgenza. Per questo, confermando la nostra posizione favorevole già espressa per l'opera e per la legge come ci è arrivata dalla Camera, non ci opporremo alla legge come ci è proposta dal relatore e dalla maggioranza, onde dare ad essa il via immediato, con la speranza che non incontri poi difficoltà presso l'8ª Commissione della Camera dei deputati dove necessariamente la legge dovrà ritornare.

Nel contempo esprimiamo l'augurio che la ferrovia venga completata in tutti i tronchi e sia posta rapidamente in esercizio nell'interesse di quella popolazione, la quale attende con pazienza e con perseveranza, pazienza e perseveranza che noi non dobbiamo assolutamente deludere.

Aggiungo che non mi rendo conto a sufficienza della necessità di annullare la passata convenzione e di stabilire una nuova convenzione con una modifica sostanziale delle condizioni che la vecchia fissava. Avrei compreso che si fosse proceduto in altro modo, vale a dire ripigliando la vecchia convenzione ed impegnandosi il Governo pel completamento dell'opera con un aggiornamento delle disponibilità di somme. e quindi con un aggiornamento dei prezzi. Mi sembra che questa sarebbe stata la via più logica e più facile e soprattutto avrebbe maggiormente garantito le aspettative di quella popolazione per il completamento totale dell'opera stessa.

GENCO. Credo ci sia poco da chiarire, ma vorrei domandare all'onorevole Ferrari, che è stato Ministro dei trasporti, se ha fatto un conto sommario di quello che può costare e l'armamento e l'elettrificazione prevista dall'emendamento Firrao, perchè io ho fatto un piccolo conto; all'ingrosso la spesa si aggira

intorno ai 30 milioni per chilometro. Quando pensate che il tronco dovrebbe essere armato con rotaie del peso a metro lineare di chilogrammi 36, e che per dette rotaie, come risulta dal bollettino prezzi del Ministero dei trasporti, il prezzo sarebbe di lire 11.200 a quintale franco ferriera e che le rotaie bisogna trasportarle e metterle in opera, vedrete che occorre una spesa, solo di rotaie di circa 15.000 lire a quintale pari a lire 10.800 per metro e cioè 10 milioni e 800 mila lire per chilometro. Aggiungete le traverse, in numero di 1.250 a chilometro, al prezzo di 4 mila lire ciascuna, importano una spesa di 5 milioni. Aggiungete la massicciata, sono 2 metri cubi di pietrisco per ogni metro lineare, ossia circa 3 milioni al chilometro. Abbiamo perciò, per il solo costo dell'armamento circa 20 milioni per chilometro e non abbiamo tenuto conto delle piastre di appoggio per le rotaie, degli scambi.

Aggiungete il costo dell'elettrificazione e avremo in complesso una spesa di almeno 30 milioni al chilometro, se si considerano gli impianti supplementari e di segnalamento e le sottostazioni ed il materiale rotabile. Allora 4 chilometri e 200 m. al prezzo di 30 milioni per chilometro, se non sbaglio, importano una spesa di 126 milioni, per armamento, elettrificazione e completamento, nel più ottimistico dei casi. Aggiungasi a questo che da un prospetto fornitoci dall'Ispettorato della motorizzazione risulta che fin'ora sono stati spesi per la sede stradale 26 milioni, e una somma preventivata di 130 milioni, vedete che la spesa si aggira per il completamento della sede stradale a 104 milioni e per tanto totalmente si giungerebbe ad una spesa di 230 milioni.

Ora è evidente che l'emendamento Firrao partiva dal presupposto che la spesa si aggirasse intorno ai 40 milioni e quindi il ragionamento a base dell'emendamento era errato; sta di fatto che se si volesse fare un completamento di quel tronco occorrerebbero certamente assai più di 200 milioni, quindi l'aggiungere alla società questo onere non è cosa da poco, ma molto gravosa. Ho parlato con l'onorevole Firrao avantieri, ed egli mi ha detto che se la Società si fosse accollato l'onere di eseguire armamento ed elettrificazione, successivamente il Ministero dei trasporti sarebbe costretto ad integrare la somma occorrente per

la sede stradale. Questo significa voler attirare il Ministero in un tranello e costringerlo ad un'opera la quale ad un certo momento potrebbe essere ritenuta sorpassata ed inopportuna per quella zona.

Allo stato attuale dei fatti, premesso che l'emendamento Firrao è partito da cifre errate, penso che nell'approvare questo disegno di legge così modificato dovremmo preoccuparci che effettivamente ci siano questi milioni che occorrono. Pertanto, completata la sede stradale a mezzo del relativo stanziamento è necessario stanziare una certa somma per completare l'armamento e l'elettrificazione di questo tronco e, ove il Ministero non pensi ad altra soluzione, completare il tronco Torregaveta-Miseno. Con questo tronco probabilmente si verrebbe a soddisfare l'aspettativa di quelle popolazioni, ma tutto questo deve aver luogo con successivo provvedimento che noi invochiamo dal Ministero.

Per queste ragioni sono perfettamente d'accordo con il relatore nel respingere l'emendamento Firrao, anche se questo emendamento viene dettato da nobili intendimenti, di accontentare cioè le giuste esigenze di quelle popolazioni.

BUIZZA. Rilevo che la concessione era stata fatta per la costruzione della ferrovia Circumflegrea, di circa 26 chilometri, che da Napoli doveva raggiungere Torregaveta e la ferrovia Cumana e a questa costruzione era aggiunta la concessione della costruzione del tronco Torregaveta-Miseno con una diramazione per Monte di Procida, di modo che si arrivava al chilometraggio complessivo di 33 chilometri. La concessione comprendeva la costruzione della sede stradale, la costruzione della linea aerea e la dotazione di tutto il materiale mobile e di gestione. Ora non capisco perchè si debba venire a proporre una modifica alla concessione che prevedeva la spesa di un miliardo e 300 milioni; ci si dice che un miliardo e 300 milioni non sono sufficienti a completare l'opera e ad assolvere tutti gli impegni che sono stabiliti dalla concessione, ma se si concede una linea ferroviaria e la si concede con contributo dello Stato vuol dire che si è riconosciuto l'interesse pubblico a che questa linea sia fatta. Ora è possibile che andiamo a limitare la costruzione alla sola

sede stradale come è previsto da questo disegno di legge? Bisogna dare la linea completa come era stata prevista e pertanto mi pare che non sarebbe nemmeno il caso di liberare la Società dagli impegni che aveva assunto. Si tratta di vedere se mai di modificare la concessione nel senso che alla Società sia data la facoltà della revisione del concorso dello Stato, ma bisogna che la Società assolva i suoi impegni.

Ora qui si afferma che è necessario proseguire i lavori fino alla concorrenza di un miliardo e 300 milioni, ma quando avremo speso questi soldi avremo bensì costituito la metà nord della Circumflegrea — la metà che mancava all'anello iniziato con la Cumana — ma avremo costruito la sola via senza armamento senza linea aerea e soprattutto senza materiale mobile. Ed allora perchè non si dice: procediamo nei lavori sospesi per le difficoltà sollevate dalla Società, andiamo avanti con la concessione accordata sino all'esaurimento del miliardo e 300 milioni, e nello stesso tempo studiamo il modo di fare un ulteriore stanziamento? Mi sembra che questo sia l'unico modo per andare alla conclusione, perchè noi in questa maniera cioè con la revisione, avremo liberato la Società dalla gravità degli obblighi che si era assunta e nello stesso tempo avremo un'opera compiuta alla quale bisogna pur provvedere, perchè non è ammissibile che si impianti una sede ferroviaria e la si lasci inutilizzata, bisogna che i lavori e le attrezzature siano continuati e portati a termine, a meno che non mi si spieghi che ci sono degli utili a liberare la Società dagli impegni che si è assunta.

Concludo dichiarando che non trovo la necessità di un provvedimento di questo genere; bisogna continuare con la concessione salvo a venire, con altro disegno di legge, ad integrare il finanziamento.

FOCACCIA. *relatore*. Su questa questione parlerà minutamente il Sottosegretario, vorrei fare alcune osservazioni che riguardano i fatti.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando sorse questa questione tra la direzione della Motorizzazione e la S. E. P. S. A., ha fatto uno studio completo per vedere quali erano i lavori necessari e indispensabili da

eseguire per primi e compresi nel limite di 1.300 milioni. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha così elencato le prime indispensabili operazioni e spese: espropriazioni, lavori a regia, lavori appaltati a tutto il 30 giugno 1948, lavori da appaltare, formazione del corpo stradale, opere di difesa di sostegno e di consolidamento, opere d'arte minore, opere d'arte speciali, deviazioni di strade e corsi d'acqua, gallerie, fabbricati, cippi e chiusure, imprevisti, spese generali, interessi passivi. Si arriva così per tutto il tronco ad un totale di lire 1.467.166.616, cui vanno aggiunti le spese per l'ampliamento della stazione di Montesanto.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici non avendo questi milioni, e avendo solo un miliardo e 300 milioni, ha soppresso il tratto Torregaveta-Miseno e la diramazione a Monte di Procida, di modo che la spesa arriva ad un miliardo e 276 milioni. Di questa cifra se n'è spesa una parte, 26 milioni soltanto, perchè i lavori sono stati quasi subito sospesi per ragioni non del tutto dipendenti dalla S.E.P.S.A.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È opportuno distinguere il disegno di legge nella sua parte sostanziale, dagli emendamenti Firrao, che sono venuti a far perdere la valutazione centrale del disegno di legge. Per valutare la sostanza del provvedimento bisogna partire dalla primitiva concessione. Il Ministero dei trasporti aveva fatto una concessione alla Società S.E.P.S.A per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Circumflegrea e si era valutato il contributo dello Stato in un miliardo e 300 milioni. Bisogna tenere fermo questo punto: non siamo in sede di appalto, siamo in sede di concessione. Bisogna tenere ancora presente che lo Stato limita la sua partecipazione al contributo che fissa, anche perchè, in determinate situazioni, potrebbe non darne nessuno. Quando per esempio una ferrovia avesse una prospettiva di traffico e di utile tale da rendere possibile l'esercizio senza la concessione di contributi da parte dello Stato. La Società indubbiamente avrebbe avuto l'obbligo, tenuto conto della convenzione stabilita, di procedere alla costruzione della ferrovia, e al suo esercizio, senza pretendere dallo Stato l'integrazione del contributo fissato in quella determinata cifra.

Ma poichè la differenza è di circa un miliardo e 300 milioni, e qualunque sforzo la Società avesse potuto fare e qualunque pressione lo Stato esercitasse, esso non avrebbe potuto mai costruire la ferrovia, non disponendo della somma ancora necessaria per il completamento della costruzione, il Ministero è venuto nella determinazione di aderire alle richieste della Società, la quale aveva intanto sospeso i lavori perchè non era in condizioni di portarli avanti. Siamo di fronte ad una Società non privata che non dispone dei capitali sufficienti per approntare circa un miliardo e 300 milioni oltre quello che lo Stato le ha assegnato come contributo e quindi sospende i lavori perchè non è in condizioni di andare avanti.

Arrivati a questo punto cosa poteva fare il Ministero? O quello cui accennava il senatore Ferrari ed anche il senatore Buizza, o quello che invece è stato concordato con la Società. Non si poteva arrivare alla soluzione del senatore Buizza, di ammettere cioè la revisione dei prezzi, anche perchè avremmo derogato in pieno da quella che è la natura del contratto fatto; perchè la revisione dei prezzi è ammessa in tutti i contratti di appalto, ma il Ministero non poteva creare il precedente di inserirla ora anche in un contratto di concessione. Questo avrebbe esposto lo Stato a tante altre possibili richieste; da parte di altre società concessionarie, le quali avrebbero invocato il precedente al fine di essere rimborsate di spese fatte in più per l'adempimento di altre concessioni. Lo Stato non poteva aprire questa valvola che ha dovuto tenere aperta per i contratti di appalto, per un criterio di prudenza e di giustizia. Non poteva estendere la clausola della revisione anche ai contratti di concessione, perchè si sarebbe esposto ad una alea troppo grave e troppo pregiudizievole per l'erario.

Il senatore Ferrari proponeva invece, lasciando in vita la concessione precedente, di fare una concessione integrativa, assegnando in questa nuova concessione il contributo dello Stato, che non sarebbe stato di un miliardo e 300 milioni ma di due miliardi e 600 milioni. Questa sarebbe stata la via normale, ma essa presupponeva che il Ministero avesse la disponibilità dell'altro miliardo e

300 milioni. Allora, non essendovi questa disponibilità, si è arrivati a questa soluzione che è la più semplice: noi non possiamo fare una convenzione integrativa perchè non abbiamo i soldi. Non possiamo prevedere ed impostare il pagamento di questa somma negli anni seguenti, perchè a norma dell'articolo 81 dobbiamo avere anche la copertura, oltre che la disponibilità. Utilizziamo la somma che abbiamo e la utilizziamo fino alla sua concorrenza, facendo quello che deve essere fatto per primo e che si sarebbe dovuto fare per primo anche se avessimo avuto la disponibilità dei due miliardi e 600 milioni. Per intanto cercheremo di reperire la somma necessaria, la cui mancanza non ci consente di fare la prospettata convenzione, integrativa e la cui disponibilità tra due, tre anni, ci metterà in condizione di potere ultimare l'opera.

Del resto nell'adottare questa soluzione, non mi sembra, che il Ministero abbia fatto gli interessi della Società, pur trattandosi di una Società di diritto pubblico. Il Ministero ha infatti la mano libera dopo che la Società avrà adempiuto ai suoi obblighi: perchè potrà decidere se dare la concessione di esercizio alla S. E. P. S. A. oppure ad altra società, che facesse migliori condizioni.

La eliminazione quindi della precedente concessione, lungi dal costituire un pregiudizio per lo Stato, costituisce un suo vantaggio, perchè esso si libera dall'obbligo di concedere l'esercizio della ferrovia alla S.E.P.S.A. ed ha invece la possibilità di concederlo al migliore offerente, a chi completerà le opere con un minore contributo e a chi offrirà le migliori garanzie e condizioni per l'esercizio della nuova linea.

Mi sembra quindi che tutte le preoccupazioni e i dubbi, anche sotto questo profilo, debbano cadere. Si è, ripeto, preparata una convenzione, la quale, data l'attuale disponibilità dei mezzi, è la sola che possa sussistere, non potendosi fare altro perchè altrimenti avremmo dovuto avere la disponibilità della somma residua necessaria. Ed essa, iniziandosi subito i lavori, darà lavoro ad una zona dove la disoccupazione, come si diceva l'altra volta, è molto larga e preoccupante.

In ordine al resto debbo dichiarare che nella Commissione della Camera non mi sono op-

posto, non potevo, in rappresentanza del Ministero, agli emendamenti Firrao, i quali dal punto di vista del Ministero erano utili, perchè la possibilità che la Società facesse altre opere, senza pagamenti ulteriori, era evidentemente un vantaggio per il Ministero. Però, pur non opponendomi, avevo previsto che la Società avrebbe potuto ritardare l'esecuzione dell'opera. Comunque il tentativo andava fatto, perchè se la Società avesse accettato, ne sarebbe venuto un vantaggio. Di fronte al rifiuto reciso della Società, che appare pure giustificato, non posso che aderire alla proposta del relatore Focaccia, alla quale mi sembra aderiscano tutti i membri della Commissione che hanno parlato, soprattutto in considerazione di quella urgenza che è nel cuore e nell'aspirazione di tutti: mettere questo miliardo e 300 milioni in condizioni di trasformarsi prima in lavoro e poi in opere.

BUIZZA. Non sono contrario alla costruzione dell'opera, lamento che il provvedimento sia incompleto, mentre era completo nella concessione del 1946.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dato che il disegno di legge deve tornare alla Camera, desideravo sottoporre alla Commissione un emendamento di carattere non solo formale, proposto dal Ministero delle finanze, per rendere automatico il passaggio dei beni espropriati al demanio. L'emendamento sarebbe il seguente: « Tutti gli immobili espropriati saranno consegnati dalla Società anonima per l'esercizio di pubblici servizi (S. E. P. S. A.) al demanio dello Stato, non appena completata la procedura di esproprio, salvo diverse disposizioni del Ministero dei trasporti, ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

Mentre secondo il testo era il Ministero che doveva chiedere alla Società di eseguire la consegna al demanio, con questo emendamento il passaggio è automatico, salvo diverse disposizioni.

GENCO. Vorrei, non che si ponesse un termine, ma che si provvedesse al più presto alla esecuzione di questa opera.

MATTARELLA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Siccome penso che anche la Società ha interesse a far subito i lavori, anche se non è fissato alcun termine, credo che i lavori proseguiranno con grande celerità.

FERRARI. Oltre che stabilire un termine entro il quale i lavori debbono essere ultimati, vorrei che si dicesse, e si esprimesse a tale proposito il voto, che i lavori debbono essere iniziati al più presto e non oltre un certo periodo di tempo.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

La costruzione e la concessione accordate alla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) della ferrovia Circumtegreca di cui agli articoli 1 e 3 del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, sono, con effetto dalla data della presente legge, ridotte esclusivamente alla costruzione della sede stradale e fabbricati del tratto di chilometri 27 + 095 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, 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.

A questo articolo il relatore propone di sopprimere l'ultima parte e cioè le parole: « 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 ».

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo enunciato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 2.

È approvato l'atto 2 dicembre 1949 con il quale la Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) rinuncia ad ogni diritto per la riduzione di cui all'articolo 1 della presente legge.

(È approvato).

Art. 3.

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, lo Stato corrisponderà alla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S. E. P. S. A.) il corrispettivo di lire 1.276.142.816 salvo le variazioni derivanti dai procedimenti di revisione di cui al successivo articolo 6, e dell'eventuale applicazione del successivo articolo 7, comma terzo.

Nel corrispettivo di cui al comma precedente saranno computate le rate di acconto già corrisposte alla Società in forza dell'atto 16 aprile 1948, approvato e reso esecutivo con decreto del Presidente della Repubblica del 7 maggio 1948, n. 729.

(È approvato).

Art. 4.

Per la durata di anni dieci a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge resta ferma a tutti gli effetti la dichiarazione di pubblica utilità per il tronco ferroviario e la diramazione di cui all'articolo 1, punto secondo, del regio decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485. La S.E.P.S.A. è autorizzata a procedere all'espropriazione dei terreni per i quali abbia già iniziato i relativi atti o provveduto ad occupazioni di urgenza.

Qualora alla rispettiva costruzione del tronco ferroviario e della diramazione suddetti non si addivenga entro il decennio, i diritti di cui agli articoli 60 e 63 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, potranno essere fatti valere dai proprietari dei beni espropriati a pena di decadenza entro il termine di un anno dalla sca-

denza del decennio stesso e dietro pagamento del valore effettivo dei beni quale sarà al momento della relativa richiesta.

Tutti gli immobili espropriati saranno consegnati dalla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) al Demanio dello Stato, su richiesta del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

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.

Al terzo comma di questo articolo, il Sottosegretario di Stato per i trasporti, onorevole Mattarella, ha proposto di sostituire alle parole « su richiesta del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » le altre « non appena completata la procedura di esproprio, salvo diverse disposizioni del Ministero dei trasporti, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Ricordo che, sempre all'articolo 4, il relatore ha proposto di sopprimere il 4° e il 5° comma.

Chi approva la soppressione proposta dal relatore è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Pongo ai voti l'articolo 4 del testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 5.

Entro il limite massimo di lire 23.857.184 lo Stato rimborserà alla Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) le spese per le indennità di esproprio degli immobili nonchè 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.

Qualora l'importo complessivo delle somme rimborsate alla Società per il titolo di cui al comma precedente sia inferiore alla somma di lire 23.857.184, la differenza sarà destinata all'eventuale maggior corrispettivo di cui all'articolo 3 della presente legge che fosse per essere accordato alla Società medesima per effetto della revisione dei prezzi di cui al successivo articolo 6.

(È approvato).

Art. 6.

Qualora nel corso dei lavori i costi della mano d'opera e dei materiali di costruzione applicati alle stesse quantità di lavori e provviste ammesse nella stima in data 16 luglio 1948, in base alla quale è stato determinato il corrispettivo di cui all'articolo 3 della presente legge, portino, in complesso, ad un aumento o diminuzione superiore al 10 per cento della spesa che è servita di base alla determinazione del corrispettivo medesimo, sarà in facoltà rispettivamente della Società Anonima per l'Esercizio di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) e del Ministero dei trasporti di richiedere la revisione del corrispettivo.

A tale scopo, alla fine di ogni trimestre a decorrere dal 16 luglio 1948, verrà accertato se si siano verificate le condizioni di aumento o di diminuzione previste nel comma precedente e sarà eventualmente richiesta la revisione dalla parte che ritiene di avervi diritto. La revisione si estenderà, oltre che ai lavori ancora da eseguire, anche a quelli eseguiti nel relativo trimestre quando si siano verificate le condizioni di aumento o di diminuzione indicate nel comma precedente.

I prezzi da applicare nel procedimento di revisione saranno, per ciascun trimestre:

a) per la mano d'opera, quelli medi stabiliti dagli accordi interconfederali e di categoria per la zona della Campania;

b) per i materiali, quelli praticati sulla piazza per lavori analoghi.

Nessun aumento di spesa potrà essere ammesso per lavori e provviste che, a giudizio del Ministero dei trasporti, avrebbero potuto

essere eseguiti e non siano stati invece eseguiti in relazione al tempo prescritto per l'ultimazione dei lavori ed alle eventuali proroghe debitamente autorizzate nè si applica ai materiali precedentemente approvvigionati.

La diminuzione del corrispettivo si applica ai lavori ancora non eseguiti ed ai materiali ancora non approvvigionati all'inizio del trimestre cui la revisione si riferisce.

(*È approvato*).

Art. 7.

Eventuali varianti al tracciato della ferrovia di cui all'articolo 1 della presente legge saranno approvate con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Tali varianti non potranno, comunque, importare una spesa superiore a quella di cui all'articolo 3 della presente legge.

Qualora le varianti medesime importassero una spesa inferiore a quella stabilita con l'articolo 3 il corrispettivo di concessione verrà corrispondentemente ridotto

(*È approvato*).

Art. 8

Con apposito atto da rendersi esecutivo, come gli eventuali atti addizionali, con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il parere del Consiglio di Stato, saranno regolate le modalità per la concessione di sola costruzione alla Società Anonima per l'Esercizio

di Pubblici Servizi (S.E.P.S.A.) delle opere di cui all'articolo 1 e 4 della presente legge e per il rimborso alla Società delle spese di cui al successivo articolo 5 della legge medesima entro i limiti da detto articolo stabiliti.

A questo articolo in conseguenza delle modificazioni apportate agli articoli 1 e 4 è necessaria sostituire alle parole « di cui all'articolo 1 e 4 della presente legge » le altre « di cui all'articolo 1 della presente legge ».

Chi approva l'articolo 8 così modificato è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Art. 9.

Sono abrogati i numeri 1° e 2° dell'articolo 1, l'articolo 3 ed il primo comma dell'articolo 4 del decreto legislativo 17 maggio 1946, n. 485, restando ferme per quanto altro le rimanenti disposizioni del decreto legislativo medesimo.

È abrogato il decreto del Presidente della Repubblica del 7 maggio 1948, n. 729, con il quale è stato approvato e reso esecutivo l'atto 16 aprile 1948.

(*È approvato*).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

La riunione termina alle ore 11,20.