(N. 188)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(MATTARELLA)

di concerto col Ministro del Tesoro

(GAVA)

NELLA SEDUTA DEL 18 NOVEMBRE 1953

Concessione di una sovvenzione straordinaria per la maggiore spesa di costruzione del primo gruppo di opere della ferrovia Castellammare di Stabia–Sorrento in concessione all'industria privata.

ONOREVOLI SENATORI. — Con la convenzione 12 novembre 1942, approvata con legge 11 gennaio 1943, n. 32, con la quale venne assentita alla Società strade ferrate secondarie meridionali la concessione di costruzione e di esercizio della ferrovia Castellammare di Stabia–Sorrento, fu stabilito in lire 21.101.053 il costo preventivato del primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) e fu assegnata provvisoriamente una sovvenzione annua chilometrica per la durata di anni cinquanta di lire 79.615, salvo a determinare quella definitiva, in base all'istituzione di un apposito piano finanziario da effettuarsi quando l'Amministrazione governativa avesse stabilito di far luogo all'esecuzione dei lavori di armamento, completamento ed elettrificazione della ferrovia.

La costruzione della ferrovia, nonostante le vicende belliche intervenute, fu proseguita e la linea venne ultimata ed aperta all'esercizio il 7 gennaio 1948.

A lavori eseguiti la Società denunciò una spesa per il primo gruppo di opere di lire 1.163.313.000 e cioè superiore di più di cinquanta volte a quella prevista con l'atto del 1942.

Per compensare in parte l'ingentissimo divario con atto aggiuntivo del 5 luglio 1946, approvato con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro del 21 agosto 1946, n. 1938, fu autorizzato un aumento delle tariffe, il cui gettito – per tutto il corso della concessione ferroviaria – è stato valutato in 713.364.085, di lire, ma resterà sempre uno scoperto di lire 449.948.915.

Con successivo atto 28 aprile 1951, approvato con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro dell'8 maggio 1951, n. 2177, giusta la delega di cui all'articolo 23 della con-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

venzione del 1942, in base al costo presunto del primo gruppo di opere di lire 21.101.053 ed a quello accertato di lire 472.975.753 del secondo gruppo di opere (armamento, completamento ed elettrificazione), venne determinata in lire 40.136.908 la definitiva sovvenzione annua cinquantennale per ciascuno dei Km. 12 + 599 di lunghezza della linea ivi compresa la originaria sovvenzione di lire 79.615 a chilometro a suo tempo accordata.

La Società, però, pur avendo sottoscritto detto atto dichiarò di non poter sostenere la suindicata residuale maggiore spesa di lire 449.948.915, inerente al primo gruppo di opere, rimasta scoperta e formulò reiterate richieste per un ulteriore congruo aumento della sovvenzione come sopra determinata senza del quale ha affermato di venirsi a trovare in grave difficoltà e nell'impossibilità di affrontare gli oneri che le deriveranno per il completamento del raddoppio e per il potenziamento degli impianti della ferrovia Circumvesuviana della quale pure è concessionaria.

La richiesta sociale se in linea di stretto diritto non si presenta ammissibile, in quanto con l'articolo 9 della più volte citata convenzione del 1942 la Società accettò esplicitamente le previsioni di spesa per il primo gruppo di opere dichiarando di assoggettarsi ad ogni e qualsiasi rischio, prevedibile e non prevedibile, anche se dipendente dalla guerra, non può non esser presa in considerazione sotto il punto di vista equitativo.

In proposito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nel pronunciarsi sul piano finanziario predisposto per la determinazione della sovvenzione definitiva di cui al succitato atto 20 aprile 1951, e nel confermare la notevolissima maggiore spesa incontrata dalla Società ha lasciato all'Amministrazione Governativa di giudicare se non dovesse conderarsi l'evidente squilibrio economico derivato all'Azienda, e così pure il Consiglio di Stato, con suo parere del 26 settembre 1950, n. 981, ha rilevato che l'entità del maggior costo usciva dal campo delle normali variazioni di mercato entro le quali si volle presumibilmente circoscrivere l'onere della concessionaria ed era talmente grave da determinare il probabile dissesto della Concessionaria ed ha concluso che «se per equità dovesse intendersi un aspetto della giustizia e, cioè, la giustizia di un dato caso, intesa con senso più umano e con maggior aderenza agli imperativi morali, non può negarsi nel caso l'esistenza di motivi di equità, i quali consigliano di mitigare il rigore della formale osservanza delle clausole del negozio».

In base pertanto a tale principio di equità, riconosciuto ammissibile nel caso specifico dai due supremi organi consultivi, si è predisposto l'unito disegno di legge col quale si ammette per la costruzione del primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati della ferrovia di cui trattasi una maggiore spesa di importo non superiore a 450 milioni e si autorizza la concessione di una sovvenzione straordinaria quarantacinquennale da determinarsi al tasso del 5,50 per cento con decorrenza dal 19 febbraio 1953), onde farne coincidere il pagamento con la sovvenzione già accordata con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro entro il suindicato limite di spesa.

Le relative annualità potranno essere vincolate per operazioni finanziarie e faranno carico al bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1953–54, e seguenti, sul capitolo concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse all'industria privata.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

Per la costruzione del primo gruppo di opere (sede stradale e fabbricati) della ferrovia Castellammare di Stabia–Sorrento è autorizzata una maggiore spesa d'importo non superiore a lire 450.000.000.

Art. 2.

In aggiunta alla sovvenzione assentita con l'articolo 3 dell'atto addizionale 28 aprile 1951 è accordata alla concessionaria Società strade ferrate secondarie meridionali, una sovvenzione straordinaria quarantacinquennale da corrispondersi in annualità posticipate determinate al tasso del 5,50 per cento e con decorrenza dal 19 febbraio 1953, valevoli ad integrare la maggiore spesa di cui al precedente articolo 1.

Dette annualità potranno essere vincolate per le operazioni di cui agli articoli 36, 37 e 38 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Con decreto dei Ministri dei trasporti e del tesoro verrà determinato l'ammontare della sovvenzione di cui al comma primo del presente articolo entro i limiti di spesa di cui al precedente articolo.

Art. 3.

L'onere derivante dalla presente legge farà carico al bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1953–54 e seguenti, sul capitolo concernente le sovvenzioni chilometriche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie concesse alla industria privata.