

(N. 1223)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(D'ARAGONA)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PELLA)

NELLA SEDUTA DEL 25 LUGLIO 1950

Completamento della costruzione delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma, e del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano.

ONOREVOLI SENATORI. — La ferrovia a scartamento ordinario *Alcantara-Randazzo*, della lunghezza di circa 37 chilometri, era stata in gran parte costruita prima del 1935, quando i lavori furono sospesi per deficienza di fondi; durante la guerra gli impianti già costruiti subirono dei danni.

Data l'importanza della ferrovia nei riguardi del traffico che essa dovrà smaltire nella ricca zona agricola che si svolge sulle pendici dell'Etna, la Commissione per il piano regolatore delle ferrovie presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha riconosciuto, fin dal maggio 1948, la necessità e l'urgenza di completare i lavori della ferrovia stessa, per poterla al più presto aprire all'esercizio ed ha inoltre incluso in un terzo tempo di lavori la costruzione del tronco Randazzo-Caracaci me-

dante il quale l'Alcantara-Randazzo sarà collegata alla Schettino-Regalbuto, in costruzione ed in corso di completamento.

Nel progetto di impiego dei 20 miliardi di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 508, e dei quali 3,200 milioni sono destinati a lavori e provviste cui sovrintende l'Ispettorato generale M.C.T.C., è previsto, per l'Alcantara-Randazzo, un primo finanziamento di 500 milioni di lire. E poichè con la legge 23 febbraio 1950, n. 55 viene intanto autorizzata, sul bilancio 1948-49, una spesa di 10 miliardi di lire per i lavori e le provviste di cui alla citata legge 3 agosto 1949, si rendono disponibili lire 1.600 milioni, pari alla metà degli anzidetti 3.200, per i lavori e provviste cui sovrintende l'Ispettorato generale anzidetto, e possono quindi destinarsi alla ferrovia Alcantara-Randazzo

i 500 milioni previsti nel progetto di impiego dei 3.200 milioni di cui alla legge 3 agosto 1949, n. 508.

Ma per completare il tronco ferroviario di cui trattasi, compreso il tratto, non ancora iniziato, per l'innesto nella stazione di Alcantara delle ferrovie dello Stato, occorrono circa 2.500 milioni; e perciò occorre provvedere allo stanziamento dei 2.000 milioni ancora necessari nel triennio 1950-51, 1951-52 e 1952-53, nella misura di lire 800 milioni nel 1950-51 e lire 600 milioni per ciascuno dei due esercizi successivi.

Il tronco ferroviario a scartamento ridotto *Camigliatello-San Giovanni in Fiore* della lunghezza di chilometri 25,500 circa, appartiene alla rete delle ferrovie Calabro-Lucane e costituisce il proseguimento della linea, già in esercizio, Cosenza-Camigliatello; essa ha lo scopo di servire l'altopiano silano, anche in relazione al piano di bonifica agraria in corso sull'altopiano medesimo.

In applicazione dell'articolo 5 del decreto legislativo 29 novembre 1946, n. 457 vennero stanziati, sul bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1946-47, lire 500 milioni per la costruzione, in regime di concessione, del tronco di cui trattasi, essendo stata la costruzione già prevista dall'articolo 5 della convenzione 10 luglio 1926, n. 1450.

Successivamente, la predetta somma di lire 500 milioni fu aumentata di lire 430 milioni, in relazione alla autorizzazione di spesa di cui al decreto interministeriale 30 marzo 1948, n. 1398, disposta in base al decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 121 recante provvidenze a favore dell'Italia meridionale e delle Isole.

Con la legge 15 dicembre 1949, n. 967 è stata inoltre autorizzata una ulteriore spesa di lire 600 milioni per assicurare il proseguimento dei lavori.

In totale le somme stanziata finora per la *Camigliatello-San Giovanni in Fiore* ammontano complessivamente a lire 1.530 milioni.

Per il completamento della ferrovia è prevista una ulteriore spesa di lire 1.400 milioni che si propone di autorizzare mediante stanziamenti nei tre esercizi 1950-51, 1951-52 e 1952-53 nella misura di lire 600 milioni, 600 milioni e 200 milioni rispettivamente.

Raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al bivio « La Celsa », con diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma (circa Km. 12,600).

La costruzione della sede stradale e dei fabbricati per il raddoppio anzidetto, in concessione di sola costruzione, fu autorizzata, insieme ad altri lavori, col decreto legislativo 6 dicembre 1946, n. 552. La spesa autorizzata per tutti i lavori contemplati dal citato decreto legislativo era di lire 1.650 milioni, delle quali lire 1.200 milioni per l'esercizio 1946-47 e lire 450 milioni per l'esercizio 1947-48.

Successivamente, con decreto legislativo 20 dicembre 1946 n. 655 fu, tra l'altro, autorizzata, per gli stessi lavori di cui al decreto legislativo 6 dicembre 1946, n. 552, una ulteriore spesa di lire 700 milioni.

Col decreto legislativo 26 novembre 1946, numero 1597 fu determinata la spesa occorrente per tutti i lavori di cui al decreto legislativo 6 dicembre 1946, n. 552, fissando in lire 1.330 milioni quella relativa al raddoppio di cui trattasi.

E finalmente, con la legge 11 aprile 1950, n. 226, è stata autorizzata, fra l'altro, una ulteriore spesa di lire 98 milioni per la revisione dei prezzi ed una spesa di lire 65 milioni per maggiori lavori relativi alla costruzione della galleria di raddoppio.

In totale gli stanziamenti per il raddoppio di cui trattasi ammontano a lire 1.493 milioni.

Per il completamento della linea, escluso il materiale rotabile che dovrà far carico al concessionario, è prevista una ulteriore spesa di lire 1.300 milioni che si propone di autorizzare mediante stanziamenti in tre esercizi, e cioè nella misura di lire 450 milioni per ciascuno degli esercizi 1950-51 e 1951-52 e lire 400 milioni per l'esercizio 1952-53.

Prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano fino alla via Imperiale (oggi Cristoforo Colombo).

La costruzione della sede stradale e di una parte dei fabbricati di questo tronco ferroviario fu autorizzata con decreto legislativo 20 dicembre 1946, n. 655, e col decreto legislativo 26 novembre 1947, n. 1597, fu determinata in lire 530 milioni la spesa relativa.

Con la sopracitata legge 11 aprile 1950, n. 226, venne autorizzata una ulteriore spesa di lire 57 milioni per revisione prezzi e di lire 85 milioni per il proseguimento dei lavori (armamento ed elettrificazione).

In totale le somme stanziolate ammontano a lire 672 milioni.

Per il completamento di questo tronco ferroviario, escluso il materiale rotabile che dovrà

far carico al concessionario, è prevista una ulteriore spesa di lire 400 milioni, che si propone di autorizzare mediante stanziamenti nei tre esercizi 1950-51, 1951-52, e 1952-53, nella misura di lire 150 milioni, 150 milioni e 100 milioni rispettivamente.

In complesso, per le quattro ferrovie di cui trattasi, si propongono gli stanziamenti di cui al seguente prospetto:

	Esercizio 1950-51	Esercizio 1951-52	Esercizio 1952-53	Totali
Ferrovia Alcantara-Randazzo L.	800.000.000	600.000.000	600.000.000	2.000.000.000
Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore	600.000.000	600.000.000	200.000.000	1.400.000.000
Ferrovia Roma-Nord	450.000.000	450.000.000	400.000.000	1.300.000.000
Ferrovia Roma-Lido	150.000.000	150.000.000	100.000.000	400.000.000
Totale L.	2.000.000.000	1.800.000.000	1.300.000.000	5.100.000.000

Con l'unito disegno di legge si autorizza lo stanziamento complessivo di lire 5.100 milioni, da ripartirsi in ragione di lire 2 miliardi sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1950-51, lire 1.800 milioni sull'esercizio 1951-52 e lire 1.300 milioni sull'esercizio 1952-53.

Il disegno di legge prevede all'articolo 2 la ripartizione degli stanziamenti in tre esercizi.

La quota di lire 2 miliardi relativa all'esercizio 1950-51 è già compresa nello stato di previsione della spesa (capitolo 57) per l'esercizio medesimo.

Il disegno di legge che si presenta ha lo scopo di completare in un triennio ed aprire quindi all'esercizio le ferrovie indicate nel disegno medesimo e mira altresì ad alleviare la disoccupazione a Roma e nelle zone della Sicilia e della Calabria nelle quali ricadono le ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore. È da tenere anche presente che una interruzione nei lavori di cui trattasi non sarebbe ammissibile per ragioni sociali ed importerebbe inoltre maggiori oneri per spese generali e di manutenzione e finirebbe per accrescere il costo totale delle opere.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per provvedere, mediante concessione di sola costruzione, al completamento delle ferrovie Alcantara-Randazzo e Camigliatello-San Giovanni in Fiore, nonché al completamento del raddoppio della ferrovia Roma-Nord dall'origine al Bivio « La Celsa » con la diramazione a doppio binario per il nuovo cimitero di Roma ed al completamento del prolungamento della ferrovia Roma-Lido lungo la spiaggia di Castel Fusano è autorizzata la spesa di lire 5.100 milioni (cinque miliardi e cento milioni), ripartita come appresso:

	Milioni di lire
Ferrovia Alcantara-Randazzo	2.000
Ferrovia Camigliatello San Giovanni in Fiore	1.400
Ferrovia Roma-Nord	1.300
Ferrovia Roma-Lido	400
Totale	5.100

Art. 2.

La spesa di cui all'articolo precedente sarà ripartita in ragione di :

lire 2 miliardi nell'esercizio 1950-51
lire 1.800 milioni nell'esercizio 1951-52;
lire 1 miliardo e 300 milioni nell'esercizio

1952-53;

ed assegnata come appresso:

Ferrovia Alcantara-Randazzo: lire 800 milioni nel 1950-51, lire 600 milioni nel 1951-52 e lire 600 milioni nel 1952-53;

Ferrovia Camigliatello-San Giovanni in Fiore: lire 600 milioni nel 1950-51, lire 600 milioni nel 1951-52 e lire 200 milioni nel 1952-53;

Ferrovia Roma-Nord: lire 450 milioni nel 1950-51, lire 450 milioni nel 1951-52 e lire 400 milioni nel 1952-53;

Ferrovia Roma-Lido: lire 150 milioni nel 1950-51, lire 150 milioni nel 1951-52 e lire 100 milioni nel 1952-53.

Art. 3.

Agli effetti dell'articolo 81 della Costituzione, alla spesa di lire 2 miliardi per l'esercizio 1950-51 si farà fronte con la corrispondente somma già stanziata nel capitolo 57 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dello stesso esercizio.