

(N. 1970)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(MALVESTITI)

di concerto col Ministro *ad interim* del Tesoro

(VANONI)

NELLA SEDUTA DEL 30 OTTOBRE 1951

Autorizzazione di una maggiore spesa di 200 milioni
per il completamento della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto

ONOREVOLI SENATORI. — Con decreto ministeriale 30 giugno 1948, n. 3112, registrato alla Corte dei conti il 28 settembre 1948, vennero approvate le convenzioni di cottimo in data 12 giugno 1948, n. 758, e n. 759, con le quali si affidava alla Società Costruzioni Esercizio Ferrovie (C.E.F.) la esecuzione di tutte le opere e provviste occorrenti per l'approvvigionamento idrico delle stazioni e dei caselli dei tronchi Motta-Schettino, Schettino-Carcaci e Carcaci-Regalbuto della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Nicosia, per la somma di lire 140 milioni, nonchè la esecuzione di tutte le opere e provviste occorrenti per la riparazione dei danni bellici e lavori accessori dei tronchi Schettino-Carcaci, Carcaci-Regalbuto della ferrovia stessa, per la somma di lire 110 milioni.

Al riguardo occorre tener presente che le somme su indicate furono calcolate in base alle condizioni del mercato alla data del 31 dicembre 1946.

Con gli articoli 2 e 3 del succitato decreto ministeriale, in applicazione del decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 121, recante provvedimenti a favore di varie regioni dell'Italia meridionale e delle Isole e del decreto ministeriale 30 giugno 1948, n. 146671, con il quale fu stanziata per la ferrovia Motta Sant'Anastasia-Nicosia la somma di lire 351 milioni, fu assunto l'impegno di detta somma di lire 351 milioni, di cui 250 milioni per i lavori previsti nelle richiamate convenzioni di cottimo e lire 101 milioni impegnate con carattere di provvisorietà per la revisione dei prezzi dei lavori stessi prevista dagli articoli 11 e 13 delle convenzioni di cottimo.

Senonchè tale impegno provvisorio risulta ora insufficiente per le seguenti considerazioni:

A seguito della richiesta di aggiornamento dei prezzi presentata dalla Società C.E.F., il Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 3 luglio 1950, n. 2545, riconobbe che, all'epoca in cui furono iniziati i lavori, e cioè

nel marzo 1949, si era già verificato nei prezzi calcolati al dicembre 1946 un aumento del 92,81 per cento e del 79,54 per cento per i lavori afferenti rispettivamente all'approvvigionamento idrico ed alla riparazione dei danni bellici. Tenendo calcolo, pertanto, delle anzidette percentuali di aumento riconosciute ammissibili dal predetto Consiglio, l'importo dei lavori affidati alla C.E.F. e calcolato con i prezzi in vigore nel marzo 1949, ammonterebbe complessivamente a lire 467.430.000, e comporterebbe perciò una differenza di lire 116.430.000 in più, rispetto alla spesa complessiva di lire 351 milioni già autorizzata.

D'altro lato occorre tener conto che le due convenzioni di cottimo sopra richiamate non comprendevano alcune opere e forniture alle quali l'Amministrazione appaltante intende provvedere avvalendosi in prevalenza, anziché della Società C.E.F., della speciale attrezzatura di cui dispone l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, tenuto anche conto che il tronco di linea Schettino-Regalbuto dovrà, appena ultimato, essere incorporato nella rete ferroviaria statale, come già il tronco Motta-S. Anastasia-Schettino attualmente esercitato dalle Ferrovie dello Stato.

I lavori e le forniture non compresi nelle due convenzioni di cottimo con la Società C.E.F. ma che sono affidati alle Ferrovie dello Stato risultano i seguenti:

fornitura dei materiali occorrenti per il rifacimento di circa quattromilatrecento metri di armamento tra le stazioni di Schettino ed il viadotto sul fiume Simeto;

fornitura e posa in opera dell'impianto telegrafico e degli altri apparecchi di segnalazione e di sicurezza;

fornitura e posa in opera della linea elet-

trica di alimentazione degli impianti di illuminazione delle stazioni;

fornitura e posa in opera delle pesi a bilico nelle stazioni;

fornitura e posa in opera delle colonne idrauliche e relative tubazioni per l'alimentazione delle locomotive;

altre opere di minore importanza necessarie per il totale completamento della ferrovia.

In relazione quindi alle considerazioni sopra esposte e dovendosi tener altresì conto degli eventuali aumenti delle quantità di lavoro che saranno constatate in sede di liquidazione finale (dato che, a termine delle convenzioni di cottimo, i lavori debbono essere pagati in base alle quantità effettive, anche se superiori a quelle previste dalle stime iniziali) nonché dell'ulteriore aumento verificatosi nei prezzi posteriormente al marzo 1949 e dell'importo altresì dei lavori affidati alle Ferrovie dello Stato, si prevede che il costo complessivo delle opere ammonterà a lire 551 milioni, in luogo dei 351 milioni assegnati.

Si rende perciò necessario autorizzare una maggiore spesa di 200 milioni, autorizzazione che riveste carattere di urgenza, avendo lo scopo di consentire la sollecita ultimazione dei lavori da più parti invocata.

Con il presente disegno di legge si provvede pertanto all'anzidetta autorizzazione, con l'avvertenza che la maggiore spesa sarà compensata da una corrispondente riduzione della somma stanziata sul capitolo 51 del corrente esercizio finanziario 1951-52: «provvidenze eccezionali per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto concessi alla industria privata».

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

Per il completamento della ricostruzione della ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto, è autorizzata la spesa di lire 200 milioni.

Art. 2.

La somma di lire 200 milioni, di cui al precedente articolo, sarà stanziata sul capitolo 53 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1951-52.

Alla copertura della suddetta spesa sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 51 del sopraindicato stato di previsione.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.