

(N. 2433)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(MALVESTITI)

di concerto col Ministro del Bilancio e *ad interim* del Tesoro

(PELLA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 GIUGNO 1952

Potenziamento della ferrovia Trento-Malè e completamento delle ferrovie Motta-Schettino-Regalbuto e Alcamo diramazione Trapani.

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 2 aprile 1951, n. 294, è stato autorizzato il potenziamento tecnico ed economico della ferrovia a scartamento ridotto Trento-Malè, di cui è concessionaria la Società per azioni Ferrovia Elettrica Trento-Malè, potenziamento da conseguire mediante la necessaria trasformazione della sede, degli impianti e del materiale rotabile, secondo progetto da approvarsi dal Ministro dei Trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'articolo 2 della legge medesima stabilisce che il corrispettivo di concessione, in capitale non differito, da determinare dal Ministro dei trasporti d'intesa con quello per il tesoro, sentito il predetto Consiglio superiore dei lavori pubblici, non debba superare il limite massimo di lire 2.300 milioni.

Tale corrispettivo si riferisce soltanto alle opere necessarie per la trasformazione della

sede ferroviaria e degli impianti reversibili allo Stato, restando cioè escluso dall'intervento statale l'approvvigionamento del materiale mobile, cui dovrà provvedere il concessionario della ferrovia interamente a sue spese.

Il corrispettivo stesso fu determinato in base ad un progetto di massima compilato nel 1948 e sottoposto al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 1949.

I progetti esecutivi successivamente presentati dalla Società concessionaria nel giugno 1950 e nel dicembre 1951 hanno formato oggetto di accurate indagini da parte del Ministero dei trasporti, anche in relazione alla convenienza prospettata dalle Autorità locali di provvedere al potenziamento della linea, eventualmente, mediante la trasformazione dello scartamento da ridotto a normale.

Esaurita l'istruttoria comparativa delle soluzioni prospettate, ne sono stati sottoposti i

risultati al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale con recente voto ha riconosciuto che la soluzione economicamente più conveniente, anche dal punto di vista dell'esercizio, è la ricostruzione della intera ferrovia in sede propria con scartamento ridotto, ma che il costo delle opere e delle forniture necessarie, sempre escluso il materiale rotabile, ammonta ora, con i prezzi aggiornati al novembre 1951, a lire 2.754.600.000.

La differenza di lire 454.600.000, che rappresenta una maggiorazione di circa il 20 per cento rispetto al corrispettivo stabilito dalla legge, è da attribuire prevalentemente agli aumenti verificatisi nel costo dei materiali e della mano d'opera posteriormente al 1948.

Tale rilevante maggiore onere non può essere assunto a proprio carico dalla Società concessionaria, tenuto anche conto che essa dovrà far fronte con propri mezzi alla spesa per l'approvvigionamento del materiale rotabile, da acquistare per la maggior parte a nuovo, per un ammontare preventivato di circa lire 800 milioni.

Ove pertanto si voglia assicurare la esecuzione delle opere previste dalla legge 2 luglio 1951, n. 294, occorre elevare il limite massimo del corrispettivo concedibile da lire 2.300 milioni fino all'importo di lire 2.754.600.000 ora riconosciuto necessario dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e autorizzare la maggiore spesa di lire 454.600.000 a tale scopo occorrenti.

In applicazione del decreto legislativo 5 marzo 1948, n. 121, recante provvedimenti a favore di varie regioni dell'Italia Meridionale e delle Isole, nonchè in applicazione del decreto interministeriale 30 giugno 1948, numero 146671, che stanziava la somma di lire 351 milioni per la ferrovia Motta S. Anastasia-Regalbuto, nel 1948 vennero approvate due convenzioni di cottimo con le quali si affidava alla Società Costruzione Esercizi Ferrovie (C.E.F.) la esecuzione delle opere e provviste occorrenti per la riparazione dei danni bellici e per il completamento della linea anzidetta, compresi gli impianti per l'approvvigionamento idrico delle stazioni e delle case cantoniere.

Poichè dalle due Convenzioni sopra accennate erano escluse alcune opere e forniture cui

l'Amministrazione appaltante intendeva provvedere avvalendosi, anzichè della Società C.E.F., della speciale attrezzatura di cui dispone l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato (alla quale doveva in definitiva essere consegnata la ferrovia per essere incorporata nella rete statale), e poichè lo stanziamento di 351 milioni era stato determinato in base ai prezzi del 1946, e cioè in base a prezzi notevolmente inferiori a quelli vigenti durante l'esecuzione dei lavori, il costo effettivo delle opere, secondo un preventivo fatto nel luglio 1951, ammontava a circa 551 milioni. Per poter coprire la differenza, si rendeva necessario autorizzare una spesa suppletiva di 200 milioni ed a ciò è stato provveduto con la legge 2 febbraio 1952, n. 76.

Successivamente alla data in cui fu concretato l'anzidetto fabbisogno complessivo di 551 milioni, si sono peraltro verificate altre circostanze che hanno reso insufficiente lo stanziamento suppletivo di 200 milioni.

Prima della inaugurazione del servizio viaggiatori avvenuta sulla linea nel febbraio 1952, sono stati provvisoriamente ammessi a circolare, sul tronco Schettino-Leto, dei treni merci delle Ferrovie dello Stato; ma, per garantire la sicurezza dell'esercizio, si è dovuto provvedere alla custodia e manutenzione di quel tronco, a cura del locale ufficio di vigilanza dell'Ispettorato generale M.C.T.C.

In seguito a piogge alluvionali che nel mese di ottobre 1951 hanno gravemente colpito la Sicilia orientale, si è reso inoltre necessario riparare i danni subiti dalla ferrovia, mentre era in via di ultimazione.

Infine, nel febbraio 1952, nella visita di ricognizione effettuata per l'apertura provvisoria all'esercizio, si è riconosciuta la necessità di eseguire — prima che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato assuma in via definitiva l'esercizio del tronco Schettino-Regalbuto — alcune importanti opere di consolidamento e difesa, nonchè la revisione generale dell'armamento ed una migliore sistemazione dei fabbricati, degli impianti di stazione e dei passaggi a livello.

L'importo dei maggiori compensi dovuti alla Impresa C.E.F. per aumento dei costi, nonchè per la custodia e manutenzione della linea durante l'esercizio provvisorio e per la

riparazione dei danni arrecati dall'alluvione, supera di circa 45 milioni la previsione di spesa che era stata fatta nel luglio 1951.

Il costo complessivo dei nuovi lavori richiesti dalle Ferrovie dello Stato viene poi valutato in circa 94 milioni.

Così il completamento della ferrovia richiederà una spesa di circa 139 milioni, che, per tener conto di eventuali altri imprevisti è opportuno arrotondare in 150 milioni.

È urgente autorizzare la nuova spesa, trattandosi di lavori indispensabili per la regolarità dell'esercizio.

La ferrovia Alcamo diramazione-Trapani, costruita nell'anteguerra sotto la vigilanza dell'Ispettorato generale M.C.T.C. - Ufficio speciale per la costruzione di ferrovie secondarie in Sicilia - venne incorporata nella rete statale ed aperta all'esercizio del 1936. Restava però da eseguire l'impianto delle linee elettriche per la illuminazione dei piazzali e dei fabbricati delle stazioni.

Alla esecuzione di questi lavori, che allora avrebbero comportato una spesa di 1.176.000 lire, venne stabilito che avrebbe provveduto mediante appalti il predetto Ufficio speciale, previ accordi con le Ferrovie dello Stato.

I lavori furono iniziati nel 1939 ma successivamente sospesi a causa di vertenza giudiziaria con una Ditta appaltatrice, vertenza che si protrasse fino al febbraio 1946, epoca in cui in seguito a sentenza della Corte di Cassazione, venne risolta la convenzione che era stata a suo tempo stipulata.

Non è stato possibile reperire prima d'ora i fondi occorrenti al completamento dei lavori che rivestono carattere di urgenza anche in considerazione della importanza della zona attraversata dalla ferrovia, zona nella quale si trovano monumenti di Segesta, di fama internazionale, e si incontrano centri di notevole importanza turistica, come quello di Erice (già monte S. Giuliano).

Per il completamento di tali lavori è stata ora preventivata una spesa di circa 50 milioni.

Mentre nei riguardi del potenziamento e completamento delle tre sopracitate ferrovie si sono determinate le imprescindibili nuove necessità di cui si è detto, e che non sarebbe stato possibile prevedere in precedenza, il Ministero dei trasporti ha potuto d'altra parte accertare che il programma di ricostruzione delle ferrotramvie, in applicazione della legge 14 giugno 1949, n. 410, può essere completato con l'impiego dei 16 miliardi autorizzati con la legge 17 gennaio 1951, n. 15, residuando inoltre una disponibilità di circa lire 840 milioni.

Pertanto si è predisposto il presente disegno di legge col quale si provvederebbe per l'autorizzazione della maggiore spesa di lire 654 milioni e 600.000 complessivamente necessaria per le tre ferrovie di cui trattasi, assicurando la relativa copertura con una corrispondente riduzione dello stanziamento fatto sul capitolo 51 dell'esercizio in corso del bilancio di questo Ministero, il quale capitolo presenta la necessaria disponibilità.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il limite massimo di lire 2.300 milioni stabilito dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294, per il corrispettivo di concessione relativo alle opere di trasformazione della sede e degli impianti della ferrovia Trento-Malè è elevato a lire 2.754.600.000.

È autorizzata la maggiore spesa di lire 454.600.000.

È data facoltà ai Ministri per i trasporti e per il tesoro, una volta determinato con proprio decreto il definitivo corrispettivo da assentire, di effettuare pagamenti per opere effettivamente eseguite, anche in pendenza della stipula dell'atto previsto dall'articolo 2 della legge 2 aprile 1951, n. 294.

Detti pagamenti potranno essere fatti a misura della esecuzione dei relativi lavori in rapporto all'ammontare totale della spesa ritenuta ammissibile, in base a certificati di avanzamento da rilasciarsi per importi non inferiori ad un cinquantesimo della somma anzidetta e con la trattenuta di un decimo da

liquidarsi dopo il collaudo e la presentazione del conto di liquidazione totale dei lavori medesimi.

Art. 2.

È autorizzata la spesa di lire 150 milioni in aggiunta a quella di 200 milioni autorizzata con la legge 2 febbraio 1952, n. 76, per il completamento della ferrovia Motta S. Anastasia-Regalbuto.

È autorizzata la spesa di lire 50 milioni per il completamento degli impianti per la illuminazione elettrica delle stazioni della ferrovia Alcamo diramazione-Trapani.

Art. 3.

Le somme di cui ai precedenti articoli 1 e 2 saranno stanziare nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo esercizio finanziario 1951-52 rispettivamente per lire 454.600.000 sul capitolo 57-*bis* e per lire 200 milioni sul capitolo 53.

Alla copertura della spesa complessiva di lire 654.600.000 sarà provveduto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento sul capitolo 51 del predetto stato di previsione.

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