

(N. 1699-A)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE AMIGONI)

SUL

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 OTTOBRE 1956

Comunicata alla Presidenza il 23 gennaio 1957

Potenziamento della ferrovia Trento-Malè.

ONOREVOLI SENATORI. — L'iniziativa per la costruzione della ferrovia Trento-Malè risale al 1895 e fu dovuta al comune di Trento, essendo Podestà Paolo Oss Mazzurana.

Le pratiche per ottenere l'assenso ed il concorso del Governo austriaco furono lunghe, laboriose e qualche volta aspre e drammatiche in quanto, oltre ad interessi economici di grande rilievo, i promotori si proponevano anche uno scopo politico, quello di far gravitare direttamente su Trento le valli interessate alla ferrovia.

Nel 1905 si ebbe finalmente la concessione e nel 1906 ebbero inizio i lavori che, in conseguenza di difficoltà imprevedute dovute alla configurazione geologica delle valli di Non e di Sole, si protrassero oltre il previsto e richiesero considerevoli aumenti delle somme stanziare all'atto della concessione.

Nel 1909 la ferrovia fu aperta al traffico e l'esercizio fu assunto dalle Ferrovie dello Stato austriaco, che nel 1918 la passarono alle Ferrovie dello Stato italiano.

Dal 1936 al 1945 si succedettero nell'esercizio altri Enti e finalmente nel 1945 l'esercizio passò alla Concessionaria S. A. per la ferrovia locale Trento-Malé.

Ma le condizioni della ferrovia erano in quel momento in stato di grave abbandono, da rendere urgenti ed indilazionabili dei provvedimenti di riassetto generale; poichè venne riconosciuto il pubblico interesse al potenziamento ed al rammodernamento della ferrovia, l'Amministrazione centrale si dichiarò disposta ad assumere l'onere finanziario della ricostruzione anticipando, per così dire, per la ferrovia Trento-Malé quel risanamento mediante l'ammodernamento degli impianti che, qualche anno più tardi, veniva adottato con la legge organica sul potenziamento delle Ferrovie in concessione. E ciò, nella specie, anche con un contributo della regione Trentino-Alto Adige, sotto forma di rinuncia, a favore delle Ferrovie dello Stato, dell'imposta di lire 0,10 per Kw. prodotto nelle centrali di proprietà dell'Amministrazione esistenti nella Regione, ed alla cessione gratuita del 6 per cento dell'energia prodotta nelle stesse centrali.

La Società esercente presentò nel 1948 il progetto, che si potrebbe definire di massima, per il progettato rammodernamento, progetto che venne approvato dalla Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi concessi all'industria privata, con la prescrizione di presentare un progetto esecutivo.

Sulla scorta di detto parere, il Ministero dei trasporti approvava il progetto con decreto 31 gennaio 1949, n. 220.

Il progetto esecutivo del primo tronco della linea, prontamente allestito, venne approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto 2691 del 7 settembre 1949, il quale prescriveva alcune varianti e preventivava la spesa per l'intera opera in lire 2.300.000.00, che veniva successivamente autorizzata con legge 2 aprile 1951, n. 294.

La redazione del progetto generale diede luogo a lunghe discussioni circa l'opportunità di mantenere lo scartamento ridotto cosicchè all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per il parere decisivo, vennero sottoposte diverse soluzioni concretate in altrettanti progetti.

L'alto Consesso, con voto 9 aprile 1952, numero 1235, proponeva l'approvazione del progetto esecutivo presentato dalla Concessionaria, modificato su richiesta dell'Ispettorato generale della motorizzazione: progetto che prevedeva il mantenimento dello scartamento ridotto ed una spesa di lire 2.754.600.000.

Il progetto venne successivamente approvato con decreto del Ministro dei trasporti, ed al finanziamento della differenza di spesa si provvedeva con legge 1° novembre 1952, numero 1349.

I lavori vennero iniziati nella primavera successiva in due brevi tronchi.

Per la realizzazione degli altri tronchi si resero necessari approfonditi studi di carattere geologico, con scavi e sondaggi, mentre si esaminavano le richieste di variante proposte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, o richieste da altri Enti pubblici come Genio civile, Azienda della strada, Ferrovie dello Stato, nonchè da parte di alcuni centri perchè le stazioni venissero avvicinate agli abitati.

Particolarmente gravose sono state le varianti rese necessarie dalla natura geologica di alcuni terreni interessati dall'opera, per l'accumularsi contemporaneo di più elementi sfavorevoli.

Mentre i lavori sono continuati dove e come è stato possibile si è provveduto a rielaborare il progetto originario tenendo conto di tutte le richieste accoglibili e di tutti gli elementi e dati di fatto emersi nella prima fase dei lavori.

Il progetto sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici ne otteneva l'approvazione in linea tecnica con voto 1785 del 6 settembre 1955.

La spesa prevista nel progetto in lire 4.347.388.000, veniva riconosciuta ammissibile per lire 3.984.612.000, al netto del ricavo dei materiali recuperabili.

Il disegno di legge che è sottoposto al nostro esame prevede un aumento di spesa, a carico dello Stato, di lire 1.200.000.000, di cui lire 188.312.000, per revisione a seguito di variazione di prezzi, e lire 1.011.688.000, per varianti al progetto.

Con questo nuovo stanziamento viene assicurato uno stanziamento complessivo di lire 4 miliardi 331.228.800, così ripartito:

## LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Stanziamento leggi 294 e 134-a . . . . .	L. 2.754.600.000
Stanziamento legge in esame . . . . .	» 1.011.688.000
Alea 10% a carico della concessionaria . . . .	» 376.628.800
A disposizione per revi- sione prezzi . . . . .	» 188.312.000
Totale . . . . .	L. 4.331.228.800

L'importo di tale finanziamento è ritenuto dagli Organi tecnici competenti, sufficiente per l'ultimazione delle opere, salvo aumenti di costi superiori a quelli previsti.

Poichè il contributo della Regione, valutato nella relazione ministeriale al disegno di legge pari a circa 60 milioni all'anno, risulta al

31 dicembre 1956 pari a lire 1.024.683.000, e le amministrazioni locali che costituiscono la Società concessionaria sono gravate dall'alea del 10 per cento del costo dell'opera, pari a lire 376.628.800, si ritiene pienamente giustificato il nuovo contributo dell'Amministrazione centrale alla realizzazione di questa opera vivamente attesa dalle popolazioni locali.

È inoltre da porsi in rilievo che la ferrovia in questione, il cui bilancio è oggi gravato da un pesante disavanzo, potrà raggiungere, ad ammodernamento compiuto, uno stabile equilibrio.

Per le ragioni sopra esposte la maggioranza della Commissione ritiene doveroso proporre al Senato la sollecita approvazione del disegno di legge nel testo proposto dal Governo.

AMIGONI, *relatore*

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Per l'esecuzione di varianti, considerate indifferibili dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, al piano di trasformazione e potenziamento degli impianti della ferrovia Trento-Malè autorizzato con leggi 2 aprile 1951, n. 294 e 1° novembre 1952, n. 1349, il limite di spesa, stabilito in lire 2.754.600.000 con l'articolo 1 della legge 1° novembre 1952, n. 1349, è elevato a lire 3.954.600.000. A tale uopo è autorizzata la maggiore spesa di lire 1.200.000.000 delle quali lire 188.312.000 destinate alla revisione dei prezzi.

## Art. 2.

Il contributo dello Stato elevato a norma del precedente articolo 1 e da determinarsi, entro i limiti ivi stabiliti, in sede di approvazione del progetto dal Ministro dei trasporti d'intesa col Ministro del tesoro, sarà liquidato

per importi di lavori non inferiori a 50 milioni e con le altre modalità di pagamento previste dall'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 1° novembre 1952, n. 1349.

## Art. 3.

La maggiore spesa di lire 1.200.000.000 sarà iscritta negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in ragione di lire 190.000.000 per l'esercizio finanziario 1956-57, di lire 310.000.000 per l'esercizio 1957-58 e di lire 350.000.000 per ciascuno degli esercizi 1958-59 e 1959-60.

All'onere di lire 190.000.000 derivante, per l'esercizio finanziario 1956-57, dall'applicazione della presente legge, sarà fatto fronte per lire 150.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo n. 36 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio 1956-57 e per lire 40.000.000 a carico del capitolo n. 40 di detto stato di previsione per lo stesso esercizio.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.