

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori BERLANDA, CORBELLINI, CROLLALANZA, FERRONI,  
MASSOBRIO e ZANNIER

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 MAGGIO 1966

Norme integrative di attuazione degli articoli 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622 e 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguardanti la ferrovia Trento-Malè

ONOREVOLI SENATORI. — I lavori di ricostruzione in sede propria e di potenziamento della ferrovia Trento-Malè hanno formato oggetto di varie leggi, che nel corso del tempo hanno disposto il finanziamento occorrente per il concorso statale.

La legge 24 luglio 1959, n. 622, nel fissare il limite massimo della spesa a carico dello Stato, all'articolo 28 ha precisato espressamente che il contributo elevato a norma del precedente articolo 27 e da determinarsi entro i limiti ivi stabiliti « sostituisce quello assentibile per il potenziamento di impianti fissi della ferrovia a norma dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non applicabile per la parte regolata dalla presente legge ».

Con tale disposizione veniva in sostanza a porsi un preciso limite alla concessione di ulteriori contributi alla ferrovia Trento-Malè per l'ammodernamento degli impianti fissi, mentre le si rendevano applicabili tutti gli altri benefici previsti dalla legge generale.

In sede di applicazione della norma sorsero però dubbi al riguardo, sicchè veniva emanata la legge 6 gennaio 1963, n. 14, recante per l'appunto « norme di interpretazione dell'articolo 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, per la ferrovia concessa all'industria privata Trento-Malè ».

L'articolo unico della nuova legge ha stabilito infatti che, per la ferrovia Trento-Malè, sono applicabili le disposizioni di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, limitatamente al materiale rotabile ed all'esercizio con esclusione, ai sensi dell'articolo 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, di « qualsiasi forma di ulteriori contributi per il potenziamento degli impianti fissi ».

Ora ai fini di una retta interpretazione ed applicazione delle citate norme, appare necessario chiarire che la esclusione, nella sua lettera e nel suo spirito, riguarda unicamente i concorsi dello Stato quali previsti dall'articolo 3 della legge del 1952, e non anche l'inclusione nei piani finanziari da istituirsi per la determinazione o revisione del-

la sovvenzione annua di esercizio delle quote di ammortamento e interessi della maggiore spesa sostenuta dalla concessionaria anche in conseguenza delle numerose modifiche che i lavori eseguiti hanno subito rispetto ai progetti originari, preve, naturalmente, le approvazioni di legge. La mancata inclusione, lasciando a carico della concessionaria oneri che non troverebbero copertura in corso di concessione, contrasterebbe con le finalità di risanamento considerate sia dalle leggi speciali sulla Trento-Malè sia dalla stessa legge generale (articolo 1, lettera *b*) della legge 2 agosto 1952, n. 1221) come premessa e fine della adottata decisione di potenziamento della linea.

Le opere eseguite sono gratuitamente reversibili allo Stato alla scadenza della concessione, l'inclusione nei piani finanziari delle sopradette quote di ammortamento le renderà a sua volta totalmente e gratuitamente reversibili anche in caso di riscatto a norma dell'articolo 16, ultimo comma, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Di qui l'opportunità della presente legge, mediante la quale ulteriormente si definisce la portata delle precedenti leggi speciali, rendendo nel contempo più compiutamente applicabili le disposizioni della legge generale del 1952 nei confronti di una azienda appartenente alla provincia di Trento ed ai Comuni attraversati dalla ferrovia, che per la sua stessa costituzione non ha mai perseguito nella gestione della ferrovia finalità di lucro, ma unicamente il miglioramento delle comunicazioni e la valorizzazione della zona servita.

Va infine precisato che la presente legge non importa alcun particolare stanziamento di bilancio e non è quindi necessario indicare, a norma dell'articolo 81 della Costituzione, i mezzi per farvi fronte, in quanto la spesa relativa alle sovvenzioni di esercizio per la ferrovia in concessione fa carico agli stanziamenti ordinari di carattere obbligatorio del bilancio dello Stato per i singoli esercizi.

## DISEGNO DI LEGGE

### *Articolo unico.*

Per la ferrovia Trento-Malè il divieto posto dall'articolo 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguarda soltanto la concessione di ulteriori contributi per il potenziamento degli impianti fissi della ferrovia in applicazione dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, anche se in forma di integrazione, variazione, o rettifica dei contributi elevati a norma dell'articolo 27 della legge 24 luglio 1959, n. 622.

Potranno invece essere incluse nei piani finanziari da istituirsi per la determinazione o revisione della sovvenzione ordinaria di esercizio le quote di ammortamento e interessi della parte di spesa per lavori e provviste restata a carico della concessionaria perchè non coperta dai contributi statali.