

(N. 2492)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri  
e Ministro del Bilancio

(ZOLI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(MEDICI)

col Ministro dei Lavori Pubblici

(TOGNI)

col Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

e col Ministro della Marina Mercantile

(CASSIANI)

NELLA SEDUTA DEL 27 FEBBRAIO 1958

Autorizzazione della spesa di lire 45 miliardi per l'esecuzione di opere pubbliche nel territorio di Trieste, del Friuli e della Venezia Giulia

ONOREVOLI SENATORI. — Nel quadro delle provvidenze che si rende necessario adottare per la ripresa economica di Trieste, tengono un posto di primissimo piano il potenziamento ed il miglioramento degli impianti marittimi e delle linee di comunicazione a servizio del porto di quella città, che, come è noto, non sono adeguati all'attuale traffico e che, a lungo andare, finirebbero col mettere in seria difficol-

tà l'attività portuale triestina. È, pertanto, evidente la necessità e l'urgenza di attuare i provvedimenti occorrenti per accrescere la potenzialità del porto e delle linee di deflusso — ferroviarie e stradali — tenendo presenti le esigenze attuali e future del traffico.

Il movimento nel porto di Trieste nell'anno 1957 ha, infatti, raggiunto i 5,5 milioni di tonnellate di merce (quattro in arrivo dal mare e

1,5 in partenza via mare), livello notevolmente superiore alle massime punte cui si è pervenuti nel passato, alla vigilia delle due guerre mondiali (3,4 milioni di tonnellate nel 1938 e nel 1914).

Pur avendo subito una flessione negli arrivi dal mare negli anni 1953 e 1954 (rispettivamente 2,3 e 2,6 milioni di tonnellate), lo sviluppo del traffico, negli ultimi anni, è stato continuo: infatti, mentre si nota dal 1950 al 1956 una stabilizzazione su un milione di tonnellate annue (1,5 nel 1957) nei valori del traffico in partenza via mare, per il traffico in arrivo dal mare si è passati dai 2,4 milioni nel 1950 a 2,7, 3,1, 3,8, 3,9, 4 milioni rispettivamente negli anni 1951, 1952, 1955, 1956, 1957.

Tale traffico, nell'ultimo decennio, ha interessato, per il 65/75 per cento del totale, gli scali ferroviari a servizio del porto raggiungendo nel 1957, anno di maggiore movimento, i 3,5 milioni di tonnellate: 1 in arrivo agli scali per l'inoltro al porto e 2,5 in arrivo dal mare e, quindi, in partenza dagli scali per le diverse irradiazioni su linee ferroviarie.

Ciò sta a dimostrare in modo evidente la preferenza, rispetto ad altri porti nazionali, che viene data al vettore su rotaia nei confronti di quello su strada, preferenza derivante, peraltro, dal fatto che una larga percentuale del traffico del porto di Trieste riguarda Paesi esteri per i quali, almeno per il momento, è meno avvertita la concorrenza dell'autotrasporto.

Nella ripartizione del traffico in arrivo e partenza secondo le destinazioni, l'aliquota predominante riguarda l'Austria sia per i trasporti in arrivo dal mare (2,11 milioni di tonnellate), sia per quelli in partenza via mare (0,42 milioni di tonnellate), con un totale di 2,53 milioni di tonnellate nel 1957.

È, quindi, indispensabile, per il potenziamento dello scalo, opera già inclusa nel piano regolatore del porto di Trieste e sottoposta allo esame della Commissione dei piani regolatori dei porti, la costruzione di un settimo molo.

Il traffico facente capo al complesso portuale di Trieste (porto vecchio, porto nuovo, porto industriale di Aquilinia) gravita, per quanto riguarda il porto nuovo nonché il porto industriale di Aquilinia, Servola, San Saba,

Legnami, sulla stazione di Trieste Campo Marzio.

L'attuazione del previsto nuovo molo porterà la potenzialità massima giornaliera di carico e scarico, su mezzi ferroviari, degli impianti del porto nuovo (prendendo come unità di misura il carro ferroviario) dagli attuali 1600-1700 carri (di cui 1150-1200 carri dal porto e 450-500 carri al porto) a circa 2500 carri (di cui 2000 dal porto e 500 al porto).

La stazione di Trieste-Campo Marzio, che dispone oggi di un fascio di binari passanti della capacità lorda di circa 1000 carri e di binari di sosta e di deposito per circa 150 carri, ha una potenzialità giornaliera di smistamento di circa 700 carri carichi e, solo con difficoltà e per brevi periodi, può sostenere punte di traffico fino a 1100 carri carichi al giorno.

Nei periodi di maggior traffico degli ultimi due anni, nella stazione anzidetta (cui fa capo, come già accennato, anche il traffico afferente al porto industriale) è stato registrato un movimento medio mensile, per giornata lavorativa, di 700 carri carichi, con punta massima di circa 1100. Fra carichi e vuoti, il movimento medio mensile in complesso registrato nella stazione medesima (sempre nei periodi di maggior traffico) è stato di 1200 per giornata lavorativa, con punte di circa 2000 carri.

Considerato che, come si è detto, il porto nuovo avrà in futuro una potenzialità giornaliera di carico e scarico di circa 2500 carri, si rende necessario commisurare a tale potenzialità la stazione di Trieste-Campo Marzio, per far fronte alle corrispondenti punte di traffico che potranno verificarsi.

Una rilevante aliquota dei trasporti ferroviari tra il porto di Trieste e l'Austria segue lo itinerario costituito dalla linea Tarvisio-Udine-Trieste.

Il transito di Tarvisio, per impegno di traffico merci in tonnellate, si trova oggi al primo posto fra tutti i nostri transiti di frontiera, essendo pervenuto nell'anno 1957 ad un movimento di 4,23 milioni di tonnellate. Tale transito è ancora servito da un tronco di linea a semplice binario (Tarvisio-Udine) sul quale, al traffico importantissimo interessante il porto di Trieste, si sommano i traffici relativi alle linee Venezia-Udine, Portogruaro-Casarsa e San Giorgio di Nogara-Udine.

Il tratto di linea a semplice binario Tarviso-Udine è oggi già quasi al limite delle sue possibilità di circolazione, essendo impegnato mediamente da oltre cinquanta treni con punte che hanno talora raggiunto la sua potenzialità massima (56 treni). Si rende, pertanto, necessario adottare adeguati provvedimenti per il suo potenziamento.

Anche per il successivo tratto Udine-Trieste, in parte a semplice binario, si presenta la necessità di aumentare la potenzialità e l'efficienza, realizzando nel contempo un nuovo tratto di linea tra Redipuglia e San Giovanni al Natissone allo scopo di ottenere un accorciamento di percorso tra Trieste e Tarvisio di circa 17 chilometri. Tale accorciamento, oltre ai vantaggi insiti nella corrispondente diminuzione di percorrenze, avrà favorevoli ripercussioni, dal punto di vista tariffario, sugli accordi con la Jugoslavia per la ripartizione del traffico da e per l'Austria tra le vie in competizione di Tarvisio e di Poggioreale del Carso.

Il traffico facente capo alla stazione di Trieste Campo Marzio viene in atto smaltito attraverso la linea a semplice binario Trieste C.M. — Trieste Centrale (linea bassa delle rive) o attraverso la linea Trieste C. M. — Poggioreale del Carso (linea alta transalpina).

La prima di dette linee (bassa delle rive) attraversa a raso i quartieri cittadini compresi tra la stazione di Trieste Campo Marzio e di Trieste Centrale, costituendo un sensibile intralcio per le esigenze urbane. Essa ha una potenzialità giornaliera di dieci coppie di treni, equivalenti a circa 500 carri da Trieste Campo Marzio verso Trieste Centrale e 600 in senso opposto. La linea alta transalpina ha caratteristiche di tracciato che ne limitano di molto la prestazione, sicchè su di essa possono, al massimo, circolare trenta coppie giornaliere di treni equivalenti a circa 1000 carri nel senso mare terra con tripla trazione ed a circa 1100 carri nel senso terra mare. Nel complesso le due linee possono far fronte ad un movimento massimo di 1500 carri (prevalentemente carichi) nel senso mare terra e altrettanti carri (prevalentemente vuoti) nel senso terra mare.

Da ciò deriva la necessità di adeguare la capacità di trasporto delle linee considerate alla potenzialità degli impianti del porto nuovo, prevista in 2500 carri.

Escluso il raddoppio delle due linee esistenti (il raddoppio della linea bassa delle rive verrebbe ad aggravare la situazione della viabilità cittadina nello stesso centro di Trieste e il raddoppio della linea alta transalpina darebbe risultati non soddisfacenti anche dal punto di vista dei costi di esercizio, per le caratteristiche di acclività del tracciato) la soluzione più idonea, sia agli effetti urbanistici che della circolazione ferroviaria, viene ritenuta quella di costruire una nuova linea collegante, a doppio binario, gli impianti ferroviario-portuali di Trieste Campo Marzio con la linea per Monfalcone, integrata da raccordi con le linee per Trieste Aquilinia da una parte e per Trieste Centrale dall'altra. Il raccordo della linea per Trieste Aquilinia con la linea per Monfalcone consentirà di evitare l'impegno della stazione di Trieste Campo Marzio con il movimento dei carri afferente alla zona e al porto industriale, che, attraverso la nuova linea, potrà essere direttamente avviato sulla linea per Monfalcone.

Lo sviluppo del traffico di Trieste e l'importanza sempre maggiore delle relative comunicazioni rendono altresì indispensabili la sistemazione della strada statale n. 13 nonché la costruzione dell'autostrada Trieste-Mestre con diramazione per Palmanova e Udine. Quest'ultima strada costituisce il proseguimento della strada statale 202 « Triestina » ed avrà le stesse caratteristiche del tratto costruito. La spesa risultante dal progetto di massima ammonta a lire 15.850.000.000 ed è previsto che l'opera sia eseguita in concessione in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463, con contributo dello Stato.

Pertanto allo scopo di addivenire alla soluzione dei problemi sopra prospettati, che interessano lo sviluppo dell'economia del territorio e del porto di Trieste, sentito il Commissario generale del Governo, è stato predisposto l'unito disegno di legge il quale, per l'attuazione del programma di opere sopra illustrato, prevede una spesa complessiva di 45 miliardi di lire in sette esercizi finanziari a decorrere dal 1957-58, così ripartita (articolo 1):

a) lire 13 miliardi per la costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste;

b) lire 10 miliardi per il potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio e l'ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio;

c) lire 10 miliardi per la costruzione di una nuova linea di circonvallazione collegante la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste Centrale e Trieste Aquilina nonchè la costruzione di un nuovo tratto tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio;

d) lire 6 miliardi per la sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana);

e) lire 6 miliardi per la concessione di un contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine.

L'articolo 2 del disegno prevede, a termini dell'articolo 81 della Costituzione, i mezzi finanziari per far fronte all'onere derivante dal provvedimento stesso.

Viene infine stabilito (articolo 3) che con decreti del Ministro per il tesoro, su proposta dei Ministri competenti, sarà provveduto al riparto, tra le Amministrazioni interessate, degli stanziamenti previsti dal disegno in esame.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

In aggiunta alle opere che le Amministrazioni statali interessate finanzieranno a carico degli stanziamenti dei loro stati di previsione, è autorizzata la spesa di lire 45.000.000.000 per provvedere, a cura delle Amministrazioni stesse, all'esecuzione delle opere e alla concessione dei contributi appresso indicati:

a) costruzione di un nuovo molo nel porto di Trieste: lire 13.000.000.000;

b) potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio ed ampliamento della stazione ferroviaria Trieste Campo Marzio: lire 10.000.000.000;

c) costruzione di una nuova linea di circosollazione collegante la stazione ferroviaria di Trieste Campo Marzio con la linea di Monfalcone e relativi raccordi con Trieste centrale e Trieste Aquilina nonchè costruzione di un nuovo tratto tra San Giovanni al Natisone e Redipuglia della linea Trieste-Udine-Tarvisio: lire 10.000.000.000;

d) sistemazione della strada statale n. 13 (Pontebbana): lire 6.000.000.000;

e) contributo, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, nella spesa di costruzione dell'autostrada Trieste-Monfalcone-Mestre, con diramazione Palmanova-Udine: lire 6 miliardi.

Ai sensi e per gli effetti del decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato con legge 2 gennaio 1952, n. 41, il tratto della strada statale numero 202 « Triestina », che sarà deter-

minato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sarà considerato, anche ai fini dell'esercizio, parte integrante dell'autostrada di cui alla lettera e).

## Art. 2.

La spesa di lire 45.000.000.000 prevista dal precedente articolo sarà fronteggiata: per lire 7.000.000.000 nell'esercizio 1957-58, per lire 6.500.000.000 nell'esercizio 1958-59 e per lire 6.300.000.000 in ciascuno degli esercizi dal 1959-1960 al 1963-64.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge nell'esercizio 1957-58 si provvederà: per lire 4.775.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 193-bis dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per detto esercizio e per lire 2.225.000.000 a carico dello stanziamento del capitolo 691 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo.

All'onere relativo all'esercizio 1958-59 si provvederà a carico del capitolo dello stato di previsione del Ministero del tesoro corrispondente a quello n. 691 sopraindicato.

## Art. 3.

Con decreti del Ministro per il tesoro, su proposta dei Ministri per i lavori pubblici e per i trasporti, sarà provveduto in ciascun esercizio al riparto degli stanziamenti previsti allo articolo precedente fra le Amministrazioni interessate ed alle occorrenti variazioni di bilancio.