

## COMMISSIONE VIII

## TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LX.

## SEDUTA DI VENERDÌ 12 LUGLIO 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Potenziamento della ferrovia Trento-Malè (Approvato dal Senato). (2768).	603
PRESIDENTE . . . . .	603, 605, 606, 607
FARINET, <i>Relatore</i> . . . . .	603
BIMA . . . . .	605
JACOPONI . . . . .	606
TROISI . . . . .	606
COLASANTO . . . . .	607
CERVONE . . . . .	607
RUBEO . . . . .	607
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	607

**La seduta comincia alle 9,40.**

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Potenziamento della ferrovia Trento-Malè. (Approvato dal Senato). (2768).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Potenziamento della ferrovia Trento-Malè », già approvato dal Senato nella seduta del 27 febbraio 1957. Avverto che la IV Commissione

(finanze e tesoro) ha espresso il proprio parere favorevole al disegno di legge facendo però alcune riserve sulla economicità della spesa.

Il relatore, onorevole Farinet, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FARINET, *Relatore*. La ferrovia Trento-Malè fu concessa nel 1905 dal governo austro-ungarico alla Società anonima ferrovia Trento-Malè costituita per la maggior parte da enti pubblici e più precisamente dal comune di Trento e da molti altri delle Valli dell'Adige, di Non e di Sole.

Fu aperta all'esercizio nel 1909, ha un percorso di 59 chilometri, con 42 tra stazioni e fermate, raggiungendo Malè a metri 735 sul livello del mare; solo 17 chilometri di binario sono in sede propria, mentre gli altri sono in sede stradale.

La linea ha lo scartamento ridotto di un metro e la velocità commerciale per i treni accelerati è attualmente di 22 chilometri all'ora: è quindi una linea con caratteristiche di tranvia extraurbana più che di ferrovia.

Alla fine del 1948, riparati in parte i danni bellici, il parco del materiale rotabile era assai ridotto ed i carri merci in condizioni tali da esigere una revisione radicale. Si presentò allora il problema dell'ammodernamento e potenziamento di tale ferrovia, avvertendosi anche la necessità di liberare la strada dall'intralcio dei binari. Il 9 aprile 1952 il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo avere esaminato le diverse soluzioni possibili, escluse, perché troppo costosa, la trasformazione a scartamento ordinario; si espresse a favore

della ricostruzione dell'intera linea in sede propria a scartamento ridotto, prevedendo l'impiego sulla nuova linea di carrelli trasportatori dei carri delle ferrovie dello Stato a scartamento normale, onde evitare l'inconveniente del trasbordo delle merci dalla ferrovia statale a quella concessa.

Con legge 1° novembre 1952, n. 1349, gli stanziamenti per il potenziamento della ferrovia furono elevati a complessive lire 2 miliardi e 754.600.000 ma già nella fase preparatoria dei lavori (aprile 1953) si venne a constatare che l'esecuzione portava a varianti assai difformi dal preventivo; e ciò, non tanto per l'aumento dei prezzi verificatosi, quanto in seguito al fatto che in alcuni tratti il terreno da attraversare non corrispondeva per natura, né per configurazione, alle previsioni formulate e d'altra parte le travate metalliche dei ponti in ferro della vecchia linea di San Michele, Rocchetta, Mostizzolo, che si era previsto di riutilizzare, risultarono non utilizzabili per vetustà, come pure per necessità di fare transitare carichi maggiori degli attuali.

Intervennero inoltre richieste di varianti ritenute necessarie sia da parte dell'A.N.A.S. per evitare passaggi a livello, sia da parte delle ferrovie e del genio civile, per cui emerse la necessità di ridurre il numero delle curve di piccolo raggio e di avvicinare il tracciato il più possibile ai centri abitati.

Si ripresentò quindi ai Ministeri competenti lo studio di tali varianti e il Consiglio superiore dei lavori pubblici il 5 settembre 1955 ha giudicato ammissibile il costo complessivo di tali opere in lire 3.954.600.000, in seguito alla maggiore quantità di lavori necessari per l'esecuzione delle varianti al progetto già in corso. Tali varianti tendono soprattutto a migliorare sostanzialmente l'andamento planimetrico riducendo le curve da 210 a 161 e soprattutto diminuendo da 72 a 14 il numero delle curve di raggio inferiore a metri 120, oltre al rifacimento di ponti ed opere di difesa e di consolidamento richieste dal genio civile; infine un maggiore sviluppo di gallerie (da 2.880 metri a 4.841).

Il disegno di legge, di cui oggi si propone l'approvazione, prevede l'aumento di spesa a carico dello Stato di lire 1.200.000.000. Il costo complessivo corrisponde a una cifra media di lire 71 milioni per chilometro, ridotto in confronto a quello di ferrovie similari, dove si è raggiunto il costo medio di lire 98 milioni (come nella rete Calabro-Lucana nel 1948-1955).

La Regione Trentino-Alto Adige, come suo contributo alla spesa, ha rinunciato ai benefici che le sarebbero potuti derivare dai sovrapprezzi nell'energia elettrica: questo contributo indiretto avrebbe raggiunto il 31 dicembre 1956 la somma di lire 1.024.683.000, contributo quindi praticamente del 25 per cento. Debbo pure fare presente che non tutte le spese del progetto di rammodernamento e di potenziamento sono finanziabili dallo Stato, ma che circa 500 milioni rimarranno a carico della Società.

L'ammodernamento non è fatto in base alla legge n. 1221 per la quale lo Stato interviene con una cifra a fondo perduto e poi con una sovvenzione annua; la sovvenzione non viene più corrisposta (questo sussidio integrativo nel 1955-56 era stato di oltre 60 milioni di lire) e ciò in base agli accordi presi tra lo Stato e la Società, per cui l'eventuale *deficit* dovrà essere sopportato dalla Società stessa.

Il traffico della ferrovia, allo stato attuale, è assai ridotto perché, mentre nel 1949 aveva raggiunto 21.923 viaggiatori, la media nel 1954-55 era caduta a 14.500; ma ciò è dovuto anzitutto al funzionamento attuale della ferrovia che procede a velocità di 22 chilometri all'ora, con materiale rotabile in stato di fatiscenza, il che praticamente non consente ai viaggiatori di valersi di un mezzo così antiquato per cui (come ha detto un senatore nella discussione al Senato) è quasi preferibile andare a piedi. La diminuzione del numero di passeggeri è dovuta anche al fatto che la linea ferroviaria, a seguito dei lavori, era interrotta in certi tronchi, il che imponeva ai passeggeri il disagio del trasbordo con autocorriere.

Esposti così obiettivamente tutti i dati, che ho potuto desumere anche dalla discussione al Senato, si pone il quesito: nel momento in cui si sopprimono molte linee ferroviarie passive perché il Ministero dei trasporti si dichiara invece favorevole all'ammodernamento e al potenziamento di questa ferrovia?

Si deve notare che il tracciato della ferrovia Trento-Malè collega un numero ragguardevole di comuni di montagna situati ad una certa altitudine e per i quali lo Stato ha il dovere di assicurare permanentemente un servizio di trasporti rispondente alle esigenze delle popolazioni: si tratta di 50 comuni di due valli alpine che durante l'inverno potrebbero essere in parte isolati: la loro popolazione è di circa 50 mila abitanti.

Ben si comprende il desiderio di tali comuni, di essere collegati col capoluogo della provincia — ora capoluogo della Regione — con

un mezzo sicuro di comunicazione anche durante la stagione invernale, poiché nelle Valli di Non e di Sole il gelo incomincia in novembre e finisce in aprile e rende quindi malsicure le altre comunicazioni. Questa ferrovia fornisce inoltre sicuro servizio per i numerosi lavoratori che debbono raggiungere il loro posto di lavoro.

Il rammodernamento consente una notevole maggiore velocità: si potrà percorrere l'intero tratto Trento-Malè in un'ora e venti — mentre le autocorriere, date le tortuosità e le difficoltà della strada, richiedono non meno di due ore. Nè va trascurato il lato turistico di queste Valli che sono tra le più belle del Trentino. per cui la nuova linea si presenta con particolare richiamo.

Ma le perplessità su questo finanziamento ulteriore (necessario al compimento e al potenziamento della linea) cadono davanti al fatto che già si sono spesi a questo riguardo due miliardi e mezzo i quali rimarrebbero dispersi inutilmente se si sospendessero tali lavori, compromettendone certamente la funzionalità e la razionalità. Oltre il tratto ultimato, sono infatti già state costruite grandi opere: la galleria di Cles-Moschizzolo, il ponte di Magras, la traversa di Caldes. A mio sommo avviso non abbiamo possibilità di scelta: nessuno può pensare di abbandonare un tronco di ferrovia e di sperperare quanto già compiuto, anziché integrarlo sia pure con sacrificio, ma col risultato di dare a queste valli di montagna l'assicurazione di servizi permanenti, anche in condizioni e momenti difficili.

È per queste considerazioni che il Senato fu unanime nell'approvare il disegno di legge.

Al punto in cui sono le cose, ritengo pertanto che il provvedimento debba essere approvato per sanare una situazione ormai decisa con le spese già effettuate e che rimarrebbero sacrificate senza alcun utile ove non venisse stanziato l'indispensabile completamento della linea previsto con il disegno di legge al nostro esame.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**BIMA.** Vorrei complimentarmi col collega onorevole Farinet per l'obiettiva relazione fatta su un argomento di non facile trattazione. Debbo aggiungere che è con piacere che non vedo qui deputati della zona attraversata dalla ferrovia di cui discutiamo. Infatti di solito, quando si discutono progetti di legge riguardanti ammodernamento di ferrovie, la fisionomia della nostra Commissione cambia e non credo che ciò sia una cosa simpatica: anzi, si

può considerare una specie di indiretta pressione, può impedire l'obiettività della discussione.

L'onorevole Farinet ha concluso la sua relazione proponendo l'approvazione del disegno di legge che prevede un ulteriore stanziamento di 1.200 milioni. Credo che lo stesso onorevole Farinet sia convinto che i 1.200 milioni costituiscono l'ultimo sforzo che il Governo e il contribuente fanno per sistemare la ferrovia e in questo senso, se noi avessimo delle assicurazioni precise, forse potrei anche rinunciare a discutere. Ma dalla relazione si deduce che il progetto esecutivo, dal 1949 al 1955, è passato da due miliardi e 300 milioni a 4 miliardi 331 milioni.

Ho detto progetto esecutivo, ma dalla motivazione data dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in ordine al continuo lievitare della spesa si deduce che quello presentato nel 1949 non era un progetto esecutivo ma un progetto di larga massima che sarebbe stato presentato dalla società concessionaria e sarebbe stato senz'altro approvato. Senza fare un appunto al Consiglio superiore dei lavori pubblici, dove ritengo ci siano persone competenti, debbo rilevare che non si riesce a comprendere come mai un progetto sia stato approvato dallo stesso Consiglio per tre volte di seguito con variazioni. È sicuro il relatore che, con questi 1.200 milioni, si porterà a termine l'ammodernamento della ferrovia Trento-Malè? Io ho i miei dubbi e ritengo che il capitolo non sia chiuso. Chi ha visto la ferrovia sa che la stazione di Trento è poco più di una capanna e qualche cosa di simile è la stazione di Cles; poi bisogna provvedere al collegamento della ferrovia con la rete statale. Tutti questi complessi problemi inducono a ritenere forse troppo ottimistica l'opinione del relatore secondo cui si potrebbe arrivare a sistemare definitivamente la ferrovia con lo stanziamento dei 1.200 milioni.

A questo punto devo dire che mi sono interessato della ferrovia quando una volta andai a Trento e volli fare una gita fino a Malè, ove sussiste una stazione che rassomiglia molto ad una capanna. Ho avuto modo di apprendere che proprio dalle vicinanze della stazione di Trento parte un servizio di pulman che compie il percorso Trento-Malè in meno di due ore, mentre il treno impiega due ore e dieci per arrivare soltanto fino a Cles, cioè dieci chilometri prima di Malè. Il biglietto ferroviario da Trento a Cles costa 470 lire, il biglietto automobilistico costa lire 500. Se si considera che tanto la ferrovia che il servizio automobilistico sono gestiti in pa-

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 LUGLIO 1957

rallelo dalla stessa società, io non so che cosa si possa concludere su questo problema. È certo però che esso è stato molto dibattuto e vi posso dire che attualmente c'è una corrente di opinioni che sostiene la ferrovia, ma c'è un altro gruppo di persone che sostengono con convinzione la necessità di abolirla, data la piena surrogabilità di essa con trasporto su strada.

Dato il richiamo fatto dalla Commissione finanze e tesoro, la quale ha espresso una riserva sulla economicità della spesa, credo che sarebbe il caso di esaminare se non sia conveniente far interrompere la ferrovia a Cles, dove è già stata sistemata, con un percorso sufficientemente lungo e servendo una zona abbastanza buona. In questo senso i trentini potrebbero essere soddisfatti della soluzione, data l'ipotesi, abbastanza fondata, che, se si fa continuare la linea ferroviaria fino a Malè, certamente i 1.200 milioni non saranno sufficienti.

Io non ritengo precisi i dati sul traffico della ferrovia forniti dal relatore e credo doveroso da parte mia prospettare altre soluzioni, sempre restando nell'ordine di idee di quanto è stato deciso in sede di IV Commissione (finanze e tesoro).

L'onorevole Farinet comunque ha fornito dati, che se fossero veri, bisognerebbe anche in tal caso chiudere senz'altro la ferrovia e non parlarne più.

Da quanto mi è stato comunicato sul posto, credo che più o meno il traffico giornaliero dovrebbe aggirarsi su tremila persone secondo anche quanto risulta da statistiche del 1955. Quindi si tratta di un traffico che potrebbe essere smaltito da quindici pulman, ammettendo che ogni pulman faccia due corse da Trento a Malè, e che sarebbe sopportabile dalla strada tenendo anche presente che questa è transitabile tutto l'anno. Né credo che possa valere l'osservazione fatta dal Ministro onorevole Angelini al Senato secondo cui su questa strada nei mesi invernali il traffico deve essere interrotto. Il relatore stesso può dirci come i servizi automobilistici servono la Valle d'Aosta tutto l'inverno in zone molto più impervie e molto più difficili.

Concludendo, ritengo più conveniente di fermare la ferrovia a Cles e destinare i 1.200 milioni alla sistemazione della strada Trento-Malè, convinto che questa mia proposta risponda veramente all'interesse di una moderna viabilità alla quale naturalmente noi tutti dobbiamo tendere, giacché tutti ci rendiamo conto come il traffico stradale sia sempre in aumento e tutte le spese fatte per migliorare

la struttura stradale sono economicamente utili e vantaggiose per la collettività.

JACOPONI. Il provvedimento in esame pone una questione che riveste un'importanza economica e sociale non indifferente. In linea di massima noi non siamo contrari ad esso, però desideriamo fare presente alla Presidenza della Commissione che la nostra parte è venuta a conoscenza del disegno di legge solo ieri sera, circa le ore 18. A noi fa piacere che l'onorevole Bima e probabilmente altri colleghi, prima di venire qui, si siano aggiornati sui diversi aspetti del problema, ma anche noi dobbiamo chiedere diverse informazioni e assicurazioni sull'argomento e pertanto vorremmo chiedere alla presidenza delle Commissioni di volere rinviare la discussione alla prossima seduta. Noi, in linea di massima, teniamo a precisare che siamo d'accordo per l'approvazione del disegno di legge, però abbiamo bisogno di sentire il parere di alcuni altri nostri colleghi che vivono nella zona.

PRESIDENTE. Spiego l'avvenuto ritardo nella convocazione della seduta. Non vedevo l'onorevole Farinet da diverso tempo e non sapevo se era preparato. Incontratolo ieri e avendo avuto assicurazione che era pronto a riferire, ho creduto di porre l'argomento all'ordine del giorno, tanto più che il problema della ferrovia Trento-Malè era stato notoriamente studiato da tutti. In ogni modo non c'è nessuna difficoltà a rinviare il seguito della discussione alla prossima seduta.

TROISI. Il provvedimento lascia una certa perplessità anche in noi, confermata dal parere della Commissione finanze e tesoro che ci è stato inviato con riserva. Lo stesso onorevole relatore, nella sua obiettiva esposizione, ha posto degli interrogativi che poi sono stati sottolineati dal collega onorevole Bima. C'è un argomento addotto dall'onorevole Farinet e sul quale mi sono particolarmente fermato: lo stanziamento che stiamo per dare servirà a rendere produttive le spese finora sostenute. Questo argomento mi sembra di importanza decisiva.

Se noi dovessimo non approvare il provvedimento, la somma precedentemente investita in questa opera di capitale interesse economico e turistico (collegamento di 50 comuni, movimento di forestieri ecc.), sarebbe perduta e noi dobbiamo tenere presente un argomento tanto importante.

Ci sono degli interrogativi, a mio avviso, di carattere esclusivamente tecnico; ci sono stati degli errori tecnici nel progetto iniziale e altre circostanze che ne hanno reso necessaria la revisione.

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 LUGLIO 1957

Il collega onorevole Bima ha chiesto se questa sarà l'ultima erogazione di fondi che viene fatta per la ferrovia Trento-Malè. A questo interrogativo il Ministro dei trasporti ha già risposto dichiarando che il progetto attuale si può considerare definitivo. Ma su questo punto sarebbe bene avere ulteriori chiarimenti, come pure sul fatto che non si è utilizzato il provvedimento di legge relativo all'ammodernamento delle ferrovie in concessione e sulle ragioni per cui si è stipulata una convenzione in base alla quale gli eventuali deficit sarebbero a carico della società concessionaria: qui si ipotizza l'avvenire e non credo molto al fondamento di questa argomentazione che riguarda il futuro. Tutto ciò premesso, dichiaro che darò voto favorevole, anche per coerenza con quanto ho sempre sostenuto, la validità cioè del sistema ferroviario specialmente nelle zone montane e nelle zone non ancora pienamente valorizzate, dove la ferrovia esercita funzione di propulsione e, secondo il mio modesto avviso, continua ad essere la spina dorsale del sistema dei trasporti.

COLASANTO. L'onorevole Bima ha fatto delle giuste osservazioni che in parte condivido. Però non credo che in questo scorcio di legislatura possiamo formulare nuove norme per sostituire i servizi su rotaia con quelli su strada. Allo stato dei fatti basta la considerazione che una notevole somma è già stata

spesa, per indurci ad approvare questo ulteriore finanziamento allo scopo di completare le opere già iniziate.

Per questi motivi darò voto favorevole.

CERVONE. Mi pare che l'onorevole Jacoponi abbia sollevato la pregiudiziale se continuare la discussione o rinviare.

PRESIDENTE. La questione è già risolta in quanto in aula la seduta ha avuto inizio e si vota: pertanto a norma di regolamento non possiamo continuare.

RUBEO. La lunghezza chilometrica della ferrovia rimane quella di prima o sarà modificata? È stato anche detto che in concorrenza con l'attuale tronco ferroviario, esiste un servizio di pulman appartenenti allo stesso concessionario; nella stipulazione della convenzione sarà eliminato questo inconveniente o rimarrà?

MANNIRONI, *Sottosegretario di stato per i trasporti*. Il Governo si riserva di dare ulteriori chiarimenti alla prossima seduta.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla prossima seduta.

**La seduta termina alle 10,30.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI