

(N. 2046)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SPAGNOLLI, AIMONI, ALBARELLO, BRUGGER, BERLANDA, CROLLALANZA, DAL FALCO, DARÈ, DALVIT, DINDO, DI PRISCO, GENCO, LIMONI, LUCCHI, OLIVA, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, SEGNANA, TRABUCCHI, TREU, VOLGGER e ZENTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 DICEMBRE 1971

Provvedimenti per l'ammodernamento della linea ferroviaria del Brennero

ONOREVOLI SENATORI. — L'intensificarsi dei trasporti, soprattutto sulla direttrice Nord-Sud, in particolar modo per quel che riguarda i rapporti interni tra i paesi della Comunità economica europea, ha fatto sentire all'Italia il peso che le deriva dal fatto della scarsità e dell'insufficienza dei valichi ferroviari (e stradali) transalpini.

Il peso diventa sempre più sensibile per l'intensificarsi da un lato della importazione di generi alimentari, necessari per soddisfare le esigenze italiane e dall'altro della esportazione di vini, prodotti ortofrutticoli e prodotti delle nostre piccole e medie industrie che tendono a conquistare sempre nuovi mercati, per tacere dei prodotti della grande industria per l'assorbimento dei quali il mercato italiano è sempre insufficiente e deve essere integrato nei mercati di consumo e di utilizzazione dei paesi che lo circondano.

Non può negarsi che di giorno in giorno, va intensificandosi anche il turismo transalpino, turismo che oltre alla caratteristica del turismo estivo di massa va acquistando,

specie per le comunicazioni tra l'Italia settentrionale e la Repubblica federale tedesca, quelle del turismo festivo (per le grandi festività di Natale, Capodanno, Pasqua e Pentecoste) e addirittura del turismo di fine settimana. Specialmente sui laghi, da primavera ad autunno, è facilissimo trovare chi dalla ormai vicina Germania viene a passare in Italia il sabato e la domenica.

All'intensificarsi del traffico ha corrisposto il miglioramento della rete stradale e la costruzione della rete autostradale, un po' meno l'ammodernamento della rete ferroviaria, sia per il costo, sia perchè il problema si è accumulato a mille altri problemi di adattamento delle strutture ferroviarie alle esigenze degli utenti.

Se per tutti i valichi ferroviari stanno facendo studi e progetti, un po' più avanti è il progetto di ammodernamento della via del Brennero. È un problema che è in discussione da una decina di anni perchè il traffico continua ad aumentare, e maggiormente aumenterebbe se fosse possibile renderlo più scorrevole e più celere. Le stati-

stiche offrono dati significativi: nel 1970 sono transitati per ferrovia quasi tre milioni di viaggiatori, è stato più che raddoppiato il quantitativo del 1955: le merci sono passate da due a tre milioni e centomila tonnellate e tali cifre sono state raggiunte nonostante che il movimento dei viaggiatori per strada sia salito da quattro a dieci milioni e quello delle merci trasportate per autocarri sia addirittura sestuplicato.

La linea Bolzano-Brennero-Innsbruck ha oggi più di cento anni di vita e, nonostante sia stata concepita un secolo fa come linea modernissima, con criteri allora di avanguardia, non risponde più alle esigenze moderne del pubblico e della Amministrazione ferroviaria.

Il tracciato attuale comporta un valico (quello del Brennero) a quota 1370 e segue l'andamento delle due valli dell'Isarco e della Silt con pendenze troppo elevate (del 27 per mille in territorio austriaco e del 25 per mille sul versante italiano): il dislivello infatti da superare è di m. 800 da Bressanone (Brixen) al passo e di 788 metri dal passo a Innsbruck. Inoltre il tracciato si sviluppa con un numero notevole di curve di raggio troppo limitato, spesso inferiore ai 300 metri, dimodochè la velocità dei treni non può superare, per gran parte del percorso italiano ed austriaco, i 75 chilometri orari così che la velocità commerciale risulta inferiore ai sessanta chilometri (orari) anche per i convogli più veloci. Chè, se si tratta di treni merci comuni, tenendo conto delle ristrettezze degli spazi destinati alle operazioni di movimento, delle difficoltà che si incontrano per operazioni doganali e per le constatazioni sanitarie, la media del tempo necessario per il tragitto Brennero-Verona supera i quattro giorni. Le cose si complicano anche più se si tien conto del tragitto fino a Bologna data la ristrettezza degli impianti ormai sorpassati, tecnicamente, di Verona e i difetti della Verona-Bologna strettoia a un solo binario in tutto il tragitto che va dalla Danimarca alla Sicilia.

Le piene dei fiumi, le frane, le cadute dei massi ed, in certi tratti, talvolta, anche le valanghe rendono poi più difficoltosa la cir-

colazione causando anche, se non frequenti, non del tutto rare interruzioni che possono durare qualche ora, ma in alcune occasioni hanno reso inservibile la linea per più di una settimana. In queste condizioni anche il costo di manutenzione della linea costituisce un onere molto notevole, dell'ordine di centinaia di milioni annui, e le spese di esercizio risultano, rispetto ai trasporti effettuati, assai elevate.

Naturalmente consegue a quanto si è esposto che le difficili ed onerose condizioni di esercizio non consentano al mezzo ferroviario di fornire un servizio corrispondente a quello che devesi offrire nell'epoca moderna, nè vien permessa una razionale selezione tra la strada e la ferrovia a seconda delle caratteristiche dell'uno e dell'altro sistema di trasporto: si verificano irrazionalità come quella per cui il bestiame giovane viene trasportato mediante autocarri fin sotto la salita da Innsbruck e viene poi trasportato in ferrovia fino a Fortezza dove viene sdoganato, visitato e ricaricato su autocarri per l'inoltro in territorio italiano. Con l'aumento di traffico costantemente rilevato, anche la strada e la autostrada finiranno ad essere sovraccariche e sarà necessariamente diminuita, per effetto del funzionamento ritardato e difficile delle ferrovie, la scorrevolezza e la redditività dei trasporti transalpini nel loro insieme.

Il Comitato per lo sviluppo dei traffici del Brennero, che per sua funzione specifica deve preoccuparsi delle esigenze del traffico, qualunque sia il sistema di trasporto (aereo, stradale, ferroviario) cosciente della urgenza di provvedimenti per la linea ferroviaria Verona-Innsbruck, si è fatto a suo tempo promotore di un progetto di ammodernamento della linea stessa, per potenziarla in modo da renderla adatta a far fronte alle richieste degli operatori di oggi e a quelle prevedibili in un prossimo domani.

Il progetto, corredato da una relazione di studi geologici, è stato presentato al Ministero dei trasporti e alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, nonchè alla Direzione generale delle ferrovie austriache e al competente Ministero ed altresì alla Direzione generale di quelle tedesche, coin-

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

teressate, naturalmente, allo sviluppo dei commerci attraverso il valico tradizionale, per i rapporti italo-germanici.

Il progetto prevede un abbassamento della quota di culmine di metri 426, cioè di oltre il 30 per cento (nuova quota di culmine m. 944,60 s. m.) ed un nuovo tracciato, sviluppato quasi completamente in galleria tra Vipiteno (Sterzing) ed Innsbruck, e per il 45 per cento in galleria sul percorso Bolzano (Bozen)-Vipiteno (Sterzing), ponendo quindi al sicuro da frane ed inondazioni specie quest'ultimo tratto più soggetto alle depredate interruzioni alle quali è stato sopra accennato.

Secondo tale progetto il tracciato della nuova linea, o meglio della linea rettificata, si svolgerebbe per più di 79 chilometri (cioè per il 70 per cento circa dell'intero percorso) in rettilineo o con curve di raggio non inferiore ai 2.000 metri. La distanza reale fra i due centri di Bolzano e di Innsbruck si ridurrebbe di chilometri 13,775 cioè dell'11 per cento rispetto agli attuali chilometri 126,260, ma il risultato più importante sarebbe ottenuto per la notevole riduzione della distanza media virtuale, che scenderebbe dagli attuali virtuali Km. 305,7 a virtuali Km. 174,8 con una diminuzione pari al 43 per cento; e ciò per le minori pendenze che sul tratto italiano non supererebbero il 12 per mille compensato, mentre su quello austriaco si aggirerebbero sul 9,8 per mille compensato. Le pendenze ridotte consentirebbero anche di trainare convogli anche di peso maggiore degli attuali senza bisogno di ricorrere, come ora, al rinforzo della doppia trazione; con la naturale conseguenza di minori spese di esercizio.

Il miglioramento dei raggi minimi delle curve, buona parte dei quali consentirebbero velocità di 200 o 180 chilometri orari e nei punti più difficili, velocità non inferiori ai 150 chilometri (eccetto i passaggi obbligati per la necessità di accesso alle stazioni) assicurerebbe un notevole beneficio per i tempi di percorrenza. Di fatto i treni più celeri attuali potrebbero percorrere la tratta Bolzano (Bozen)-Innsbruck in soli 64 minuti cioè in meno della metà del tempo oggi impiegato, alla velocità commerciale di 110

chilometri orari nonostante la acclività del percorso; i treni diretti normali poi guadagnerebbero più di un'ora rispetto al tempo oggi impiegato.

Come conseguenza diretta dei miglioramenti della linea, le spese di esercizio si ridurrebbero di circa un miliardo e mezzo all'anno (per calcolo approssimativo) per il solo tratto fra le stazioni di Bolzano (Bozen) e Vipiteno (Sterzing). Ovviamente analoga economia dovrebbero ricavare le ferrovie austriache per il tratto Vipiteno (Sterzing)-Innsbruck. Ma la economia di spesa rappresenta piccola parte del vantaggio che le ferrovie potrebbero ottenere per l'aumento naturalmente conseguente del traffico, per l'acquisizione di traffico assolutamente nuovo proveniente dai paesi dell'Est Europa: soprattutto notevolissimo sarebbe il vantaggio che l'economia intera delle nazioni interessate (Italia, Austria e Germania) potrebbe avere in conseguenza del miglioramento degli orari, della sollecitudine dei trasporti, della eliminazione degli inconvenienti attuali e di tutti i tempi morti di cui ora gli operatori tanto si lamentano.

Naturalmente i lavori per la attuazione dell'ammodernamento della linea del Brennero dovranno essere, dal punto di vista tecnico e finanziario, ripartiti in due tratti: del tratto fino a Vipiteno deve darsi carico l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato italiano, mentre la galleria Vipiteno-Innsbruck non potrà essere deliberata ed attuata se non in base ad un accordo tripartito dato che essa si svolgerebbe in territorio prevalentemente austriaco ed in piccola parte in territorio italiano, ma sarebbe destinata a servire interessi prevalentemente italiani e germanici e solo in minor parte austriaci. Va osservato però che la attuazione dell'ammodernamento e delle necessarie rettifiche della linea italiana avrebbe già notevole importanza sotto ogni punto di vista. E per questo che i proponenti intendono farsi interpreti dei desideri di tutti coloro che hanno interesse allo svolgimento dei rapporti dell'Italia con l'Europa del Centro, del Nord e dell'Est sottoponendo al Senato un disegno di legge che renda possibile ed attuabile questa prima importantissima parte dei lavori.

È doveroso dire, a questo punto, che la Amministrazione ferroviaria ha già incluso nel piano programmatico 1967-1972 relativo all'ammodernamento e potenziamento della propria rete lo stanziamento di lire 400 milioni per la compilazione del progetto esecutivo del tratto Bolzano-Vipiteno, per il quale sono già stati ultimati i rilievi aero-fotogrammetrici, rilievi che la Amministrazione è già stata autorizzata ad utilizzare.

Dal punto di vista internazionale d'altra parte l'*Union internationale des chemins de fer* (UIC) si sta intensamente interessando al problema del miglioramento e potenziamento delle comunicazioni che servono al passaggio delle Alpi ed ha deciso di approfondire proprio l'esame dei tre valichi principali di Modane, del Gottardo e del Brennero come quelli certamente più importanti per volume, di esercizio più costoso e difficile e di maggiore interesse per comunicazioni di lunga portata.

Ciò non significa che non debbano essere studiati anche i necessari provvedimenti per l'apertura di valichi nuovi o per il miglioramento di altri percorsi che risentono del troppo lungo periodo durante il quale i traffici internazionali ebbero minore importanza per lo sviluppo della civiltà.

I lavori di ammodernamento nella tratta che congiunge le stazioni di Bolzano (Bozen) e di Vipiteno (Sterzing), ivi compresa la nuova stazione doganale merci di Vipiteno-Campo di Trens che dovrà collegarsi con la grande stazione doganale stradale e autostradale di Vipiteno già in costruzione, e che sarà destinata a sopprimere l'ormai insufficiente scalo ferroviario di Fortezza (Franzefeste) richiederà a costi attuali una spesa calcolata di novantanove miliardi. Mentre però lo studio del progetto e le relative approvazioni necessariamente occuperanno tutto il 1972 la spesa per le opere dovrà essere ripartita in sei annualità a partire dal 1973, fino a tutto il 1978. Devono quindi essere stanziati per ogni esercizio sedici miliardi e 500 milioni.

Deliberare tale spesa, così ripartita è lo scopo del presente disegno di legge. Non toc-

candosi il preventivo di spesa del 1972 non è necessaria la determinazione della copertura: ma non è difficile dire che anche la maggiore spesa futura a carico del bilancio delle Ferrovie dello Stato sarà coperta dai prestiti che nei singoli anni l'Azienda delle ferrovie dello Stato sarà autorizzata a contrarre per la copertura del suo disavanzo e soprattutto per venire incontro a quelle necessità di attrezzatura e di ammodernamento che le permetteranno di superare il periodo attuale dei disavanzi di esercizio sempre più gravi.

La ferrovia del Brennero infatti, che segue la via obbligatoria e tradizionale per le comunicazioni fra l'Italia e l'Europa, non serve soltanto le regioni limitrofe alle stazioni di sbocco, ma è uno dei canali più importanti di traffico, onde si può calcolare facilmente che, tolta la strozzatura che essa rappresenta attualmente, e quella pur grave della Verona-Bologna si avrà notevole maggiorazione di traffico su tutta la rete longitudinale delle Ferrovie per modo che, ad opera finita, il peso relativo al servizio del prestito sarà compensato dalle minori spese di esercizio, dalle minori spese di manutenzione e di lavori per frane, allagamenti, eccetera, nonchè soprattutto dalle maggiori entrate che il maggior traffico porterà per l'intera azienda ferroviaria.

Non piccolo, anche se normalmente non valutato sufficientemente sarà anche il maggior apporto al bilancio delle ferrovie italiane conseguente all'instradamento delle merci lungo un tragitto che per gran parte si svolge in territorio italiano anzichè su territorio servito dalle ferrovie di altri Stati.

Fatta riserva dei provvedimenti che saranno ancora presi per il completamento del sistema Bologna-Monaco anche in relazione al già ricordato problema della Verona-Bologna, per le ragioni che fin qui si sono svolte, e a quelle che discendono da una valutazione moderna dei bisogni del traffico, si sottopone alla vostra approvazione, onorevoli colleghi, il seguente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

È autorizzata la spesa di lire 99 miliardi divisi in sei annualità di miliardi 16 e 500 milioni ciascuna a partire dall'esercizio 1973 all'esercizio 1978 per l'ammodernamento della linea ferroviaria del Brennero relativamente alla tratta che congiunge le stazioni di Bolzano (Bozen) e Vipiteno (Sterzing) e per l'attrezzatura della nuova stazione doganale di Campo di Trens.

Art. 2.

Le annualità di spesa saranno poste a carico dei singoli stati di previsione dei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno coperte con le operazioni di prestito che nei singoli esercizi l'Azienda stessa sarà autorizzata a contrarre per le opere di ammodernamento e potenziamento della sua rete.