CAMERA DEI DEPUTATI N 3918

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

FERRARI MARTE, TAGLIABUE

Presentata il 15 luglio 1986

Contributo dello Stato per la realizzazione di opere modificative dei passaggi a livello, lungo le ferrovie in concessione o in gestione commissariale governativa

ONOREVOLI COLLEGHI ! — In un recente dibattito, svoltosi a Varese, per iniziativa del Consorzio delle Ferrovie Nord Milano e stato rilevato il costo diretto ed indiretto che e oggi rappresentato da una elevata presenza lungo i percorsi della strada ferrata della medesima società di passaggi a livello

È in tale ambito di partecipazione che noi abbiamo manifestato con questa presentazione la piena e consapevole adesione all'impegno tecnico ed istituzionale del Consorzio che aveva manifestato una propria progettualita in materia La nostra e una proposta che parte dai dati reali del territorio e da una elaborazione tecnica con il risanamento di tali importanti momenti del trasporto civile e delle merci nell'ambito di una regione dell'importanza della Lombardia e del triangolo Como, Varese, Novara con capolinea Milano

L'eliminazione dei passaggi a livello consentirebbe infatti un vero e proprio salto di qualità in termini di sicurezza, di velocita commerciale e di potenzialita delle linee Questo risulterebbe estremamente prezioso soprattutto per le linee svolgenti servizio locale all'interno delle aree metropolitane, consentendo un miglioramento del livello del servizio e una intensificazione delle frequenze a costi marginali, in quanto verrebbero meglio sfruttati gli impianti fissi e il materiale rotabile esistente

La realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi sostitutivi dei passaggi a livello, analogamente a quanto avviene

lungo le ferrovie dello Stato, comporta una compartecipazione finanziaria dell'azienda concessionaria (o commissariata) e degli enti locali interessati (comuni, province ed eventuali loro consorzi).

Secondo la prassi abituale l'azienda concessionaria (o commissariata) stipula una convenzione con l'ente o gli enti locali interessati in cui si stabiliscono caratteristiche tecniche delle opere e la ripartizione degli oneri relativi; generalmente l'azienda ferroviaria provvede al finanziamento del solo manufatto di sovrappasso e di sottopasso della linea, mentre a carico degli enti locali rimangono le rampe e gli eventuali altri raccordi stradali necessari (il che si traduce abitualmente nel 50 per cento a carico delle aziende ferroviarie e nel 50 per cento a carico degli enti locali).

Attualmente, in assenza di una apposita legge di rifinanziamento delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale governativa, diversi enti locali hanno dovuto rinviare la realizzazione di opere sostitutive di passaggi a livello per le quali avevano già disposto il finanziamento delle quote di propria competenza ma di cui non sono disponibili le quote a carico delle aziende concessionarie e commissariate.

Il problema potrà essere parziamente risolto con l'approvazione del disegno di legge n. 2390 « legge quadro in materia di ferrovie di interesse regionale già concesse all'industria privata », che consentirà l'avvio di nuovi programmi di ammodernamento delle reti ferroviarie.

Analogamente a quanto è stato disposto per le ferrovie dello Stato, però, risulta opportuno provvedere con una legge apposita al finanziamento delle quote a carico delle aziende ferroviarie, in modo da consentire una più rapida operatività dei finanziamenti stessi senza vincolarli ad un piano di intervento complessivo dell'intera rete aziendale che comporterebbe inevitabilmente tempi lunghi e costi elevati.

Con la compartecipazione finanziaria dello Stato (per le quote a carico delle aziende ferroviarie) e degli enti locali sarebbe inoltre possibile eseguire un numero di opere nettamente superiore a quelle realizzabili con il solo intervento dello Stato, come avviene in caso di potenziamento (quadruplicamento o raddoppio) delle linee ferroviarie, massimizzando così i benefici degli investimenti statali.

Al fine pertanto di consentire la partecipazione finanziaria delle aziende ferroviarie in concessione o in gestione commissariale governativa alla realizzazione delle opere sostitutive dei passaggi a livello per le quali siano disponibili i finanziamenti delle quote a carico degli enti locali interessati, si presenta questa proposta di legge, che raccomandiamo alla vostra approvazione. Con ciò opereremo affinché l'*iter* necessario abbia a compiere i necessari passi e fare di questi obiettivi un dato certo sul terreno della legge. Con questa fiducia e l'attesa di risposte fattibili da noi tutti per far sì che le risorse dei cittadini abbiano una destinazione di sviluppo e non di ripiano di *deficit* che queste aziende procurano anche per questo aspetto di struttura.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Per la realizzazione delle opere sostitutive di passaggi a livello lungo le linee ferroviarie in concessione o in gestione commissariale governativa, è costituito presso il Ministero dei trasporti un fondo triennale per l'ammontare complessivo di 100 miliardi, di cui 30 miliardi sono stanziati per il 1986, 30 miliardi per il 1987 e 40 miliardi per il 1988.

2. Con il fondo di cui al comma 1 vengono erogati contributi all'azienda concessionaria o commissariata pari al costo del solo manufatto di attraversamento della linea calcolato, in larghezza, fino ad una sezione incrementata al massimo del 50 per cento rispetto alla sezione media della strada che attualmente attraversa la linea ferroviaria. In caso di accordi tra azienda concessionaria ed enti locali per la realizzazione di un manufatto di sezione superiore del 50 per cento rispetto alla sezione attuale, il maggior costo è a carico degli enti locali interessati.

3. Nel caso che il passaggio a livello possa essere soppresso mediante la sola costruzione di un attraversamento pedonale o ciclopedonale, l'intero costo dell'opera risulta a carico dello Stato.

ART. 2.

1. Per ottenere il contributo di cui all'articolo 1, l'azienda concessionaria o il commissario inoltra domanda al Ministro dei trasporti corredata dalla seguente documentazione:

a) copia conforme della delibera del consiglio comunale o del consiglio provinciale competente per la strada su cui è posto il passaggio a livello, con cui vengono approvati il progetto dell'opera sostitutiva da realizzare ed il finanziamento della quota a carico degli enti locali, costituita dalle rampe di accesso al manufatto di attraversamento;

b) copia del progetto definitivo dell'opera, corredato del necessario computo metrico estimativo e della relativa relazione illustrativa.

ART. 3.

1. Entro il 31 dicembre di ogni anno il Ministro dei trasporti approva il piano annuale di riparto dei contributi tra le domande pervenute prima del 31 ottobre.

2. Nel caso che le richieste pervenute al Ministero entro tale data superino la somma stanziata per quell'anno, l'assegnazione avviene secondo una graduatoria basata sui volumi di traffico dei passaggi a livello per la cui soppressione si chiede il contributo. Tale volume si ottiene moltiplicando il numero dei treni giornalieri feriali della linea interessata per il numero di autoveicoli giornalieri feriali transitanti nella media di un mese dal passaggio a livello da sopprimere. Il contributo viene assegnato per i passaggi a livello con un volume di traffico maggiore.

3. Sono esclusi dal finanziamento della presente legge i passaggi a livello per le linee ferroviarie con un movimento inferiore a 20 treni giornalieri feriali.

4. L'erogazione del contributo avviene in base agli stati di avanzamento dei lavori, che debbono avere inizio entro nove mesi dall'assegnazione ministeriale del contributo, pena la decadenza del contributo stesso.

ART. 4.

1. All'onere di cui alla presente legge, valutato in lire 30 miliardi per l'anno 1986, 30 miliardi per l'anno 1987 e 40 miliardi per l'anno 1988, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1986-1988 al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1986, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento « Risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione commissariale governativa ».