CAMERA DEI DEPUTATI N. 1400

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato GALLETTI

Norme per il completamento della linea ferroviaria Tirrenica-Pontremolese

Presentata il 4 giugno 1996

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'esigenza di adeguare la rete ferroviaria nazionale per infrastrutture e qualità dei servizi allo *standard* europeo deve inserirsi nell'ampio quadro di iniziative tese a realizzare un'effettiva integrazione economica della Comunità europea. In tal senso, il completamento e la realizzazione della linea ferroviaria Tirrenica-Pontremolese assume una rilevanza determinante quale corridoio che leghi il versante tirrenico « La Spezia-Civitavecchia » e la Sardegna con la regione padana e, via Appennini, con i mercati della Unione europea e dell'est-Europa. Detta linea, inoltre, consentirebbe di alleggerire quelle relative alla dorsale centrale e adriatica.

Le decisioni assunte a livello nazionale e internazionale nel corso degli ultimi quindici anni hanno qualificato la linea Pontremolese tra quelle necessarie per completare la prima fase della rete comunitaria strada/ferrovia e fra quelle per le quali è ritenuto prioritario che gli assi ferroviari vengano adeguati al trasporto dei contenitori e raddoppiati in conformità della direttiva 85/3/CEE del 13 dicembre 1984. Nuovamente, con la decisione del Consiglio 93/628/CEE del 29 ottobre 1993 di definizione della rete europea di trasporto intermodale, la linea Pontremolese viene inclusa tra le 31 europee da realizzare entro il 1999 scadenza, questa, rafforzata dal recente *referendum* svizzero sul divieto di attraversamento del territorio elvetico da parte di Tir trasportanti *containers* a partire dal 2003.

L'opportunità di attivare interventi infrastrutturali in grado di adeguare la linea alle necessità e potenzialità del mercato ha,

oltremodo, trovato formale attuazione nel contratto di programma 1993-1995 stipulato tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato SpA il 29 dicembre 1992, inserendo nel programma di investimenti 1993-1998 progetti di adeguamento della sagoma e il raddoppio delle varianti. L'inefficienza e insufficienza del percorso ferroviario Pontremolese ha, infatti, determinato una congestione del traffico sui due nodi di Firenze e Genova e un aumento dell'usura delle nuove linee ad alta velocità dovuto al pesante trasporto merci. Lo stato attuale di tale linea, che si snoda lungo la tratta S. Stefano Magra e Fornovo, per una lunghezza complessiva di 85 km., può, in base alle caratteristiche tecniche, essere suddivisa nelle seguenti tratte elementari:

S. Stefano Magra-Villafranca: la linea è operativa a binario semplice; la galleria Serena, a doppio binario, peraltro non è operativa in quanto è necessario realizzare un ulteriore tratto di 7 chilometri per un onere complessivo di 400 miliardi;

Villafranca-Pontremoli: il raddoppio comporta un investimento per circa 350 miliardi;

Pontremoli-Borgotaro: la linea è a doppio binario ma le potenzialità di trasporto sono limitate da un'elevata pendenza;

Borgotaro-Berceto: l'adeguamento della tratta Pontremoli-Berceto, con la realizzazione della Galleria di Valico di 22 chilometri comporta un investimento di 1200 miliardi e una contestuale riduzione di percorso di 13 chilometri;

Berceto-Solignano, il cui raddoppio, già finanziato, verrà completato entro il 1994;

Solignano-Fornovo: la tratta è a binario semplice; il suo raddoppio richiede un investimento di 350 miliardi.

Da quanto esposto, emerge l'opportunità, quindi, di attivare un intervento che, tenuto conto degli obblighi finanziari statali, affronti i seguenti impegni. In primo luogo, l'immediata disponibilità di locomotori di tipo « 633 » che consentirebbero il trasporto di 1200 tonnellate di merci sull'attuale linea. In secondo luogo, la realizzazione, nel breve periodo, dell'ulteriore tratto di linea a nord della galleria Serena indispensabile nel dare reale funzionalità alla tratta S. Stefano-Villafranca, per la quale sono già stati investiti 250 miliardi. Infine, il completo raddoppio della linea (includendo anche la tratta S. Stefano Magra-Sarzana quale snodo fondamentale del versante tirrenico La Spezia-Civitavecchia) e la realizzazione della galleria di valico, nel medio periodo, garantirebbero l'inserimento della linea ferroviaria Pontremolese nel *network* europeo del trasporto combinato strada/ferrovia in linea con gli *standard* ferroviari previsti dalla Comunità europea.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Al fine di assicurare una adeguata razionalizzazione ed integrazione della rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo con riferimento alla decisione del Consiglio della Comunità europea, 93/628/CEE, del 29 ottobre 1993, di definizione della rete europea di trasporto intermodale, le Ferrovie dello Stato S.p.a. sono autorizzate a completare, entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il raddoppio della linea Tirrenica-Pontremolese e il suo adeguamento alle disposizioni comunitarie di trasporto dei *containers*, secondo gli interventi di riqualificazione organica delle trasversali appenniniche di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17.

2. Il potenziamento della linea ferroviaria Tirrenica-Pontremolese secondo il percorso da Sarzana a Fornovo, via S. Stefano, Aulla, Pontremoli, la nuova galleria transappenninica da Pontremoli a Berceto, è ripartito dando corso prioritario agli interventi di completamento e già cantierabili.

ART. 2.

1. Per fare fronte agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, valutati complessivamente in lire 2.450 miliardi, il Ministero del tesoro assume impegni pluriennali, con effetti dal 1996, corrispondenti alle rate di ammortamento dei mutui. Per tale scopo, sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 200 miliardi con decorrenza dal 1996 e di lire 250 miliardi con decorrenza dal 1997. Al relativo onere, pari a lire 200 miliardi per l'anno 1996; a lire 321 miliardi per l'anno 1997 e a lire 43 miliardi per l'anno 1998, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del

bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 6856 dello Stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.