

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 OTTOBRE 1996

---

**Presidenza del vice presidente BESSO CORDERO**

### INDICE

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE .....	<i>Pag. 2, 4, 6 e passim</i>
BORNACIN (AN) .....	6, 8
DE CORATO (AN) .....	2, 4, 6
SORIERO, sottosegretario di Stato per i tra- sporti e la navigazione .....	3, 4, 5 e passim

---

---

*I lavori hanno inizio alle ore 15,15.*

### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è del senatore De Corato.

DE CORATO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* -  
Premesso:

che le Ferrovie dello Stato, nell'intento di portare le ferrovie italiane a livelli europei, hanno inaugurato, con l'entrata in servizio dei primi elettrotreni superveloci, una strategia che punta alla diminuzione dei tempi di percorrenza sulla tratta Roma-Milano aumentando gli introiti con i supplementi applicati ai viaggiatori che usano il «pendolino»;

che contemporaneamente le Ferrovie dello Stato hanno ridotto le spese tagliando in modo pesante i servizi sulla rete regionale lombarda, cancellando dall'orario ufficiale 56 treni che effettuavano ben 2.600 chilometri di corse giornaliere per lo più utilizzate da migliaia di studenti e lavoratori pendolari;

che le organizzazioni sindacali dei ferrovieri del compartimento ferroviario di Milano hanno protestato, oltre che per le carenze croniche di personale, per la sopraesposta diminuzione dell'offerta di servizi del traffico regionale che crea gravi disagi agli utenti pendolari;

che l'ANCI della Lombardia, associazione non interpellata dalle Ferrovie dello Stato, che rappresenta la quasi totalità dei comuni lombardi, ha anch'essa duramente protestato per l'iniziativa delle Ferrovie dello Stato anche in considerazione del fatto che, nel frattempo, le linee ferroviarie dell'Emilia-Romagna sono state aumentate di 3.000 chilometri;

che dopo le proteste delle amministrazioni provinciali, cadute nel vuoto, hanno espresso il loro dissenso anche i sindaci lombardi i quali hanno lamentato che con la soppressione delle corse si penalizzano le fasce più deboli dei cittadini;

che i 56 treni soppressi, inoltre, sono stati solo in parte sostituiti da un servizio di autobus che causa comunque un inevitabile allungamento dei tempi di percorrenza e un incremento del già insostenibile carico di traffico sulle strade della Lombardia,

l'interrogante chiede di sapere:

i motivi per i quali le Ferrovie dello Stato abbiano ritenuto opportuno operare in modo così contraddittorio introducendo da una parte tagli drastici nei collegamenti ferroviari della regione Lombardia e dall'altra un potenziamento della rete nella regione Emilia-Romagna;

se si ritenga opportuno intervenire per operare una seria razionalizzazione dei servizi ferroviari in modo armonico su tutto il territorio

nazionale evitando in tal modo pesanti penalizzazioni per quelle realtà territoriali nelle quali la protesta per i disservizi esistenti è già alta.  
(3-00107)

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Questa prima interrogazione presentata dal senatore De Corato si riferisce a decisioni assunte dalle Ferrovie dello Stato circa la soppressione di alcuni tratti relativi a linee ferroviarie in Lombardia.

La necessità di contenimento della spesa pubblica ha comportato un ridimensionamento dei contributi finanziari per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico, in particolare a spiccata connotazione sociale, così come previsto nel contratto di servizio pubblico stipulato tra le Ferrovie dello Stato e il Ministero dei trasporti. È stato conseguentemente ridotto di 12 milioni di treni/chilometro il volume annuo dei servizi ammessi al contributo statale. La riduzione dei servizi, che ha interessato anche la regione Emilia Romagna, con una diminuzione di circa 700 chilometri/treno/giorno, è stata messa in atto dalle Ferrovie dello Stato sulla base di criteri *standard* adottati per l'intera rete nazionale, in seguito alla registrazione, con periodiche e continuate rilevazioni, della scarsa utilizzazione del treno e la utilizzazione del bus sostitutivo in fasce orarie non di punta rispetto ai flussi pendolari più importanti. La riduzione di 2600 chilometri/treno in Lombardia riguarda treni con meno di 50 viaggiatori.

Sulle tratte interessate complessivamente da una maggiore domanda di mobilità è stata operata una riqualificazione dell'offerta con un miglioramento complessivo sia della qualità del servizio che del cadenzamento dei treni.

Sulla linea Milano-Venezia in considerazione di quanto suesposto, la società Ferrovie dello Stato ha realizzato un cadenzamento orario *inter-city* rinforzato nelle ore di punta fra le due città capolinea. Nella tratta terminale della linea fra Verona e Venezia, in aggiunta agli 8 treni interregionali circolanti fra Milano e Venezia, sono stati previsti altrettanti treni diretti per assicurare le esigenze di mobilità pendolare.

Consequentemente i treni interregionali sono stati quasi tutti attestati a Verona consentendo di razionalizzare l'offerta regionale fra Milano e Brescia e di istituire nuove fermate a Romano, Chiari e Rovato (città con oltre 45.000 abitanti con poli di forte mobilità pendolare) riducendo di 12-24 minuti i tempi di viaggio per Milano. Le Ferrovie dello Stato hanno potuto realizzare, inoltre, opportune integrazioni fra treno e bus coincidenti a Treviglio e Chiari per i viaggiatori delle stazioni di Vidalengo, Morengo e Calcio.

Per un corretto equilibrio costi-ricavi, gli investimenti di potenziamento e di ammodernamento tecnologico realizzati sulle linee regionali, sono indirizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio sulle linee locali caratterizzate da flussi pendolari e da un traffico merci in via di espansione. In tale ottica, nella zona industriale del porto-canale a Cremona ed a Casalmaggiore, verrà realizzato un nuovo scalo merci nel quadro della programmazione dei poli logistici previsti nella regione Lombardia. Anche la linea Cremona-Brescia risulta interessata da una corrente di traffico merci che si sviluppa in diverse stazioni della stessa linea.

Con la regione Lombardia le Ferrovie dello Stato SpA hanno aperto da tempo un «tavolo della mobilità regionale» che tratta, tra l'altro, anche le problematiche di carattere ferroviario.

Occorre considerare non solo il quadro esistente, ma anche le potenzialità che si aprono in relazione a quanto previsto dalla legge finanziaria; infatti l'articolo 6 di tale legge prevede una riorganizzazione del trasporto locale. Quindi, sulla base di un accordo tra le Ferrovie dello Stato e la regione Lombardia, si potrà procedere ad una verifica più puntuale delle esigenze delle reti regionali e locali che finora non siano completamente soddisfatte.

DE CORATO. Mi dichiaro insoddisfatto perchè il quadro emergente dalla mia interrogazione viene sostanzialmente confermato. Il Sottosegretario parla di riorganizzazione e razionalizzazione, ma i tagli di 2.600 chilometri a cui ho fatto riferimento nella mia interrogazione sono di fatto confermati.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Ho evidenziato che la riduzione di 2.600 chilometri riguarda treni con meno di 50 viaggiatori.

DE CORATO. Le tratte locali è ovvio che abbiano una presenza di viaggiatori di quel tipo. Si tratta di collegare centri piccoli, che con questa iniziativa delle Ferrovie dello Stato avranno notevoli disagi nei collegamenti.

Non ho capito bene il discorso relativo all'Emilia Romagna. A me risulta che, contrariamente a quanto è avvenuto in Lombardia, dove sono state ridotte di 2.600 chilometri le corse giornaliere, in Emilia Romagna siano state aumentate di 3.000 chilometri. Questo mi consta dalle denunce che sono state avanzate dall'ANCI della Lombardia che evidenziava questa disparità di trattamento tra le due regioni.

La Lombardia ha un carico di traffico notevole soprattutto sulle strade che collegano Milano e Venezia, basti considerare le tratte autostradali Milano-Verona e Milano-Venezia. Questo ridimensionamento delle Ferrovie dello Stato comporterà un aumento di traffico che in quell'area è già notevole, visto che si tratta di una zona tra le più trafficate in Europa. Tale aumento di traffico si riverserà sia sulle tratte autostradali che sulle strade provinciali e statali.

Mi dichiaro insoddisfatto perchè il quadro che ho tracciato viene sostanzialmente confermato e l'unico dato nuovo che è emerso dalla risposta del Sottosegretario riguarda l'Emilia Romagna.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione del senatore De Corato.

DE CORATO. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione*. - Premesso:

che gli abitanti di Vignate e Melzo sono investiti dal progetto di quadruplicamento della ferrovia Milano-Treviglio, primo tratto del collegamento ad alta velocità Milano-Venezia;

che le Ferrovie dello Stato spa realizzarono un progetto che salvaguardava gli abitati interessati aggirandoli con una «bretella» di facile e rapida costruzione, attraversando terreni ora in via di rapida utilizzazione per insediamenti non abitativi;

che il progetto fu oggetto di decreto di surroga del Presidente della Repubblica causa l'opposizione degli enti locali, preoccupati più della salvaguardia del territorio che dell'integrità, della vivibilità e della salubrità dell'ambiente urbano;

che il decreto fu impugnato dai comuni di Vignate e Melzo e dalla regione Lombardia, i quali ottennero dal TAR una sospensiva, mentre, contemporaneamente, una furiosa speculazione investì i terreni liberi dal pericolo del progetto ferroviario;

che attualmente si persegue un progetto alternativo in sede, che prevede l'attraversamento con una linea ad alta velocità dei centri abitati;

che tale progetto alternativo rischia di creare ulteriori disagi e incertezze per i lavori da effettuare, visto che è previsto l'abbattimento di 25 case, e tutto ciò porterà presumibilmente a tempi più lunghi e a costi più elevati;

che l'opera in sede costerebbe 750 miliardi, ossia il 40 per cento in più della realizzazione in bretella, ciò a detta delle stesse Ferrovie dello Stato;

che sono circa 300 i miliardi che si potrebbero risparmiare tornando al progetto primitivo;

che il taglio agli investimenti delle Ferrovie dello Stato previsto dalla manovra approvata dalla legge finanziaria dovrebbe essere di 370 miliardi ed il rapporto costo-tagli previsti dalla legge finanziaria è negativo sia per le Ferrovie che per i contribuenti,

l'interrogante chiede di sapere se non sia il caso di riconsiderare il progetto della bretella a fronte di un minor costo e di una maggior tutela nei confronti degli abitanti.

(3-00127)

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il quadruplicamento della linea Milano-Treviglio è tra gli interventi prioritari previsti dall'attuale contratto di programma 1994-2000 e ad oggi non può ancora essere avviato per le difficoltà frapposte da alcuni comuni interessati dal tracciato della nuova linea, proposto in affiancamento a quello esistente.

In realtà per la tratta Vignate-Pozzuolo Martesana, a suo tempo, le Ferrovie dello Stato elaborarono oltre alla progettazione di una nuova linea a doppio binario in affiancamento a quella esistente, anche la soluzione di una nuova linea complementare in variante il cui costo potrebbe essere di alcune decine di miliardi inferiore.

A seguito di lunghissime consultazioni con la regione Lombardia e tutti i diversi comuni interessati, la società Ferrovie dello Stato ha inteso privilegiare la soluzione dell'affiancamento, con conseguente approfondimento della progettazione esecutiva, in quanto l'altra soluzione incontrava maggiori difficoltà presso alcuni comuni.

La progettazione esecutiva delle opere necessarie al quadruplicamento è finalizzata anche ad una accurata ricerca di soluzioni meno «impattanti» e all'adozione di opere di mitigazione ambientale.

Gli attuali accordi di programma relativi al quadruplicamento in questione sono mirati essenzialmente a conseguire il benessere da parte di tutti i comuni (Pioltello, Rodano, Vignate, Melzo, Pozzuolo Martesana, Truccazzano, Cassano d'Adda, Casirate d'Adda e Treviglio) interessati dal tracciato della nuova linea.

Tale benessere non si è ancora potuto concretizzare per i comuni di Rodano, Cassano d'Adda e Truccazzano, per i quali l'accordo risulta condizionato da problematiche in parte estranee al tracciato del quadruplicamento.

Un'eventuale riconsiderazione del tracciato in variante dovrebbe essere supportata dalla certezza che la stessa sia accolta favorevolmente dalla regione Lombardia e da tutti i comuni interessati, per non rischiare di annullare tutto il faticoso (ed ancora incompleto) *iter* approvativo fin qui condotto.

DE CORATO. Mi dichiaro parzialmente soddisfatto per quel che riguarda il problema centrale della interrogazione da me presentata, e cioè quello della variante.

La regione Lombardia sta esaminando proprio in questi giorni la possibilità di una riconsiderazione del tracciato, cui ha fatto riferimento il Sottosegretario, tenendo conto che tale variante comporterebbe comunque un risparmio di circa 300 miliardi. Non so se il Ministro ha avuto la possibilità di conoscere la posizione assunta in merito dai comuni di Vignate e di Melzo, cioè quelli più direttamente interessati da tale soluzione oltre agli altri comuni già citati dal Sottosegretario: ritengo che siano proprio questi due comuni i principali promotori dell'iniziativa perchè si tratta di una variante che, ovviamente, comporta un impatto meno pesante rispetto al progetto originario dell'opera.

Mi dichiaro - ripeto - parzialmente soddisfatto perchè non mi è ancora chiaro se è intenzione del Ministero dei trasporti intraprendere iniziative per sbloccare la situazione. Mi auguro comunque che il Ministero stesso si faccia portatore di questa esigenza presso la regione Lombardia e che questa variante permetta veramente un risparmio di 300 miliardi.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione del senatore Bornacin:

BORNACIN. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* -  
Premesso:

che appare inverosimile la situazione denunciata da utenti pendolari delle Ferrovie dello Stato del ponente ligure, riscontrabile del resto nell'orario ferroviario estivo, costituita dal fatto che, sia in tarda mattinata che nel pomeriggio, tra le ore 16 e le 18, seppure nella tratta Savona-Ventimiglia viaggino ben 4 treni, si arrestino tutti ad Albenga;

che ciò non soltanto penalizza i lavoratori pendolari del ponente ligure che devono proseguire per i centri maggiori di Imperia, Sanremo o Ventimiglia - e che ad ogni nuovo orario paiono riuscire ad ottenere solo tempi di percorrenza aumentati ed eliminazione di coincidenze, per

non parlare delle vetture «da museo» in pessime condizioni di manutenzione così come di pulizia - ma tale situazione costituisce anche un grave danno a quella che è una delle principali risorse economiche della Liguria, ossia il turismo;

che, infatti, i treni di tale tratta sono sempre affollati di utenti, tra i quali molti turisti, che si trovano in difficoltà a giungere in località di grande pregio ambientale che si trovano oltre Albenga (provenendo da Genova) quali Alassio, Andora, Diano, Taggia, Sanremo;

che vengono proposte le seguenti modifiche dell'orario ferroviario:

spostamento della stazione di partenza del treno 11384 a Savona dall'attuale, Imperia (ore 13,13), con ciò colmando la mancanza di servizio esistente nella fascia oraria dalle ore 12 alle ore 14;

ripristino della destinazione di Ventimiglia del treno IR 2192, attualmente limitato ad Albenga (con arrivo alle ore 17.30), colmando il «vuoto» dalle ore 16 alle ore 18;

ripristino della coincidenza ad Albenga del treno 11386 (che arriva alle ore 18,16) con il treno 11306 (che parte alle ore 18.07);

allineamento del tempo di percorrenza del treno 6205 (che parte da Ventimiglia alle ore 6,10) nella tratta Imperia-Finale Ligure dall'attuale un'ora e 10 minuti circa almeno al tempo degli altri treni regionali, pari a circa un'ora; con un anticipo di circa 5 minuti sarebbe consentito, inoltre, lo spostamento dell'incrocio (alle ore 8.00) col treno 2880 proveniente da Genova, dall'attuale Pietra Ligure (binario singolo) a Finale Ligure (binario doppio), evitando i frequenti ritardi;

predisposizione di coincidenza a Savona per il treno 2881 (in arrivo alle ore 7,52) col treno per Torino (in partenza alle ore 7,45), onde ovviare alla mancanza di collegamenti con il Piemonte nella mattina;

che le valutazioni sopra esposte sono state inviate dagli utenti che le hanno redatte anche agli organi territoriali competenti delle Ferrovie dello Stato, tra cui il responsabile del trasporto locale della Liguria dottor Francesco Vinci,

l'interrogante chiede di sapere quali iniziative il Governo intenda assumere presso le Ferrovie dello Stato spa al fine di ovviare al disservizio descritto.

(3-00170)

(Già 4-01297)

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. L'interrogazione presentata dal senatore Bornacin relativa alla situazione delle ferrovie in Liguria ci permette di far rilevare che la tratta di 67 chilometri Albenga-Ventimiglia della linea Genova-Ventimiglia, si snoda con un unico binario per i 56 chilometri da Albenga a Ospedaletti, producendo così gran parte dei disagi che vengono segnalati. Il raddoppio della linea Savona-Ventimiglia è stato pertanto inserito tra le opere prioritarie della legge finanziaria 1997.

La programmazione dell'orario estivo dei treni ha inoltre tenuto conto di una serie di elementi, in primo luogo della riduzione del tetto di produzione assegnato per l'anno 1996 e previsto dal contratto di ser-

vizio a seguito della riduzione del finanziamento pubblico per i servizi ferroviari; inoltre della nuova istituzione o delle modifiche degli orari dei treni *intercity* fra Genova e Ventimiglia.

In merito alle proposte di modifica degli orari e delle linee si fa presente inoltre che lo spostamento del treno R 11384 da Savona ad Imperia costituisce di fatto un nuovo treno che, allo stato attuale non può essere adottato per la necessità di non superare il limite del rapporto chilometro/treno assegnato; il ripristino del treno IR 2192 fino a Ventimiglia è un provvedimento che non appare opportuno in quanto sulla tratta, a distanza di soli diciotto minuti, viaggia già il treno *intercity* 346; ed inoltre la coincidenza ad Albenga fra i treni R 11386 (Genova B.-Albenga) e R 6220 (Albenga-Ventimiglia) non può essere attuata perchè i treni in oggetto assicurano rispettivamente a Savona e ad Albenga i proseguimenti dei viaggiatori in arrivo a Savona e ad Albenga con il treno *intercity* 346. Inoltre l'eventuale adozione di tale provvedimento richiederebbe il posticipo del treno R 6220 in partenza da Albenga alle ore 18,21, con conseguente sovrapposizione con il successivo treno espresso 1556; la coincidenza a Savona tra i treni D 2881 e D 9874 per Torino è stata prevista nell'orario invernale 1996/1997, in vigore dal 29 settembre scorso, anticipando alle ore 7,40 l'arrivo a Savona del treno diretto 2881. Nel nuovo orario è stato confermato il proseguimento da Albenga alle ore 18,36 con arrivo a Ventimiglia alle ore 20,18 del treno diretto 2886 proveniente da Genova Brignole; la velocizzazione del treno R 6205 non risulta possibile in quanto la marcia del medesimo è condizionata dagli incroci obbligati a San Lorenzo, Diano Marina e Andora, rispettivamente con i treni R 11380, E 360 e E 368, per cui un anticipo di cinque minuti della sua partenza da Ventimiglia non determinerebbe alcun beneficio in termini di aumento della velocità commerciale.

Un incontro tra la direzione compartimentale e un rappresentante dei pendolari si è tenuto il 2 agosto scorso proprio per verificare la possibilità di soddisfare le richieste del ponente ligure.

La società Ferrovie dello Stato ha confermato la massima disponibilità al confronto con gli enti locali e con le organizzazioni dei pendolari, assicurando che i problemi e le proposte avanzate verranno tenute nella debita considerazione nella fase di programmazione dell'orario estivo 1997.

Come è possibile verificare, il Ministero ha cercato di fornire una risposta molto dettagliata ai quesiti posti, ed io personalmente mi auguro di aver soddisfatto le richieste dell'interrogante.

BORNACIN. Signor Sottosegretario, ringrazio per la risposta fornita alla mia interrogazione, come lei dice, in maniera dettagliata. Il fulcro del problema - come giustamente ricordava il Sottosegretario - è che esiste un unico binario praticamente da Ventimiglia fino a Finale Ligure. Si dice che il raddoppio di tale linea rientrerà fra le opere prioritarie previste dalla legge finanziaria: spero che i miei nipoti vedano realizzato il raddoppio di questa tratta, visto che si tratta di un grande problema di trasporto che riguarda anche i collegamenti con l'estero.

Non posso che dichiararmi insoddisfatto della risposta, così come sono insoddisfatti i pendolari da quando hanno letto il nuovo orario ferroviario che va dal 29 settembre 1996 al 31 maggio 1997. Infatti, in base

a questo orario non solo non sono stati risolti i problemi di cui si parlava prima, ma addirittura sono stati soppressi altri treni. Non vorrei che alle Ferrovie dello Stato avessero confuso la parola «pendolino» con il termine «pendolari». Quando si parla di treni *intercity* utilizzati da persone per spostamenti di lavoro non si tiene conto che questo comporta maggiori oneri per chi va a lavorare al di fuori della propria città.

Capisco che esista un problema di struttura ferroviaria, ma l'aspetto dei pendolari deve essere tenuto in maggior considerazione. Ho evitato di riferire le lamentele dei pendolari che utilizzano la tratta tra Savona e Genova (non vorrei farne occasione per presentare una nuova interrogazione, quasi fosse una telenovela), ma occorre che le Ferrovie dello Stato tengano in maggior considerazione le esigenze di chi utilizza il treno per spostarsi soprattutto per motivi di lavoro. Tralascio l'aspetto turistico; con questo nuovo orario si pensa che il turismo ligure si fermi ad Albenga, che pure è una gran bella cittadina, mentre deve poter proseguire fino a San Remo.

Per tutti questi motivi mi dichiaro insoddisfatto.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 15,40.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE





