

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 521

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore **PETRICCA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 GIUGNO 1994

Adeguamento alle norme CEE del tratto «Pontremolese»,  
tra La Spezia e Parma, dell'itinerario ferroviario di interesse  
comunitario dal Tirreno al Brennero

ONOREVOLI SENATORI. - I porti dell'arco tirrenico, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Piombino, Talamone, affacciati sul vasto mercato del Mediterraneo, sono gravemente penalizzati dalla mancanza di un efficiente collegamento ferroviario con il Nord Italia e con il sistema produttivo dell'Europa centromeridionale, poichè la ferrovia transappenninica «Pontremolese» è restata nelle condizioni di efficienza dell'anteguerra.

La ferrovia pontremolese è infatti in gran parte monobinario, con un tratto in cui, essendo la pendenza al 27 per mille, è necessario aggiungere ai convogli un secondo locomotore; inoltre la galleria di valico ha sezione insufficiente e curve troppo strette per consentire il transito dei carichi intermodali civili e militari, e segnatamente dei *containers*, che oggi sono il confezionamento della massima parte delle merci del traffico portuale. La gravità della inefficienza della linea è misurata dal fatto che, a tale percorso, viene attribuito, dalle «Ferrovie dello Stato - Spa», un grado di prestazione, il numero 25, che è tra i più bassi, se si considera che il migliore è il numero 1 e il peggiore il numero 31. Tale situazione è destinata ad aggravarsi sempre di più in conseguenza della recente filosofia di società privatistica assunta dalle «Ferrovie dello Stato - Spa», in conseguenza della quale questa, preferendo dedicare le proprie risorse a quei percorsi e a quei progetti più remunerativi, quale quello, ad esempio, della velocizzazione ferroviaria, non dedica alcuna attenzione a questo tratto di linea, e quindi lo lascia decadere, facendone aumentare la antieconomicità sia di gestione che di uso.

Ma, se il proseguire sulla strada del potenziamento delle linee esistenti senza adeguare quelle che oggi sono meno reddi-

tizie, ma che sarebbero certamente più utili e prioritarie nell'interesse generale e a lungo termine del Paese, può comprensibilmente corrispondere all'interesse privatistico della Società - che è la concessionaria del servizio ferroviario -, ciò non corrisponde certamente a quello della comunità nazionale, a tutela del quale la vigente normativa, recepita anche nel piano nazionale dei trasporti, prevede una funzione di indirizzo e controllo superiori da parte del Governo.

L'esigenza di interventi di controllo e di indirizzo è evidenziata dagli ulteriori effetti negativi che l'aver trascurato l'adeguamento dell'itinerario pontremolese ha comportato su due primari interessi del Paese.

Primo tra questi è la sicurezza globale dell'intero sistema di trasporto ferroviario del Paese. Attualmente, il sistema ferroviario nazionale fonda il collegamento tra il Nord e il Sud d'Italia sulla sola linea Bologna-Firenze-Roma. Su questa sono concentrate le risorse e i piani di sviluppo delle «Ferrovie dello Stato - Spa», come appare evidente dalla entità delle previsioni di investimento su tale linea, ove solo per il programma di alta velocità sono previsti 5.000 miliardi di lire per il tratto appenninico, 1.300 miliardi di lire per l'attraversamento di Firenze, 1.200 miliardi di lire per quello di Bologna, 2.000 miliardi di lire per adeguare le esistenti gallerie della tratta Firenze-Roma all'effetto «pistone» provocato dall'incrocio dei treni di velocità superiore. Tale unicità di percorso rende il sistema ferroviario altamente vulnerabile ad eventuali azioni terroristiche o belliche, in conseguenza del fatto che una sola azione - che tra l'altro sarebbe di facilissima esecuzione - che distruggesse uno dei numerosi viadotti a Sud di Firenze spezzerebbe in due tronconi il servizio ferroviario

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nazionale per tutto il tempo della ricostruzione dei viadotti, certamente dell'ordine di mesi.

Il secondo degli interessi del Paese che verrebbe leso dal non adeguamento del percorso pontremolese è quello dell'equilibrio della rete ferroviaria: la diseconomicità e l'insufficienza di detto percorso ferroviario hanno comportato la concentrazione del traffico transappenninico merci sui due valichi liguri (37,55 per cento nel 1990) e su quello di Bologna-Firenze (47,07 per cento nello stesso anno), lasciando a quello di Pontremoli solo il 15,38 per cento; conseguentemente la concentrazione del traffico sui due nodi di Firenze e Genova ha raggiunto, e spesso superato, i limiti di saturazione. La realizzazione del percorso della pontremolese consentirebbe, con l'instradamento su di esso soprattutto del traffico merci, una decongestione dei suddetti centri e un aumento della loro capacità per il traffico passeggeri, nonché una notevole diminuzione dell'intralcio e dell'usura sulle nuove e delicate linee ad alta velocità da parte del lento e pesante traffico merci.

È quindi necessario un intervento del Governo, e, in caso di sua inerzia, del Parlamento, affinché le «Ferrovie dello Stato - Spa» eseguano le opere necessarie per l'interesse della comunità nazionale.

Tale esigenza era già stata, peraltro, avvertita in passato dal Parlamento che, con una risoluzione approvata nel 1978 dalla Camera dei deputati, aveva impegnato il Governo a operare per un inserimento a pieno titolo della ferrovia pontremolese nel piano poliennale dei trasporti, postulando che il quadruplicamento della Bologna-Firenze poteva essere realizzato solo dopo il potenziamento e il raddoppio della ferrovia pontremolese. Il Governo in realtà aveva recepito tale impegno, inserendo i lavori per la ferrovia pontremolese tra quelli finanziati con la legge 12 febbraio 1981, n. 17, definendo, con il decreto ministeriale 18 agosto 1981, il percorso e le opere necessarie per l'intero progetto, e ancora reinserendoli nuovamente con carattere di priorità nella legge 11 marzo

1988, n. 67. Ciononostante, i lavori in questione sono stati eseguiti solo in piccola parte.

Ma anche la Comunità europea si è interessata alla ferrovia pontremolese.

Fin dal 1980, con documento n. 323 del 20 giugno 1980, la linea ferroviaria pontremolese era stata inclusa nell'elenco delle «strozzature» da eliminare nell'interesse comunitario. Recentemente, dopo alcuni documenti minori nei quali veniva ancora ribadito l'interesse comunitario, la decisione del Consiglio della Comunità europea n. 93/628/CEE, del 29 ottobre 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea del 10 dicembre 1993, n. 305, che ha definito la rete europea del trasporto intermodale, includeva, insieme con altre trentuno linee europee, tra cui linee della importanza della Amburgo-Berlino, Amburgo-Copenaghen, Rotterdam-Ruhr, eccetera, anche la linea ferroviaria pontremolese tra quelle che, «per quanto possibile, tenuto conto degli obblighi finanziari degli Stati membri», avrebbero dovuto essere realizzate, o completate, entro il 1999, specificando che i lavori devono consistere nell'adeguamento dei collegamenti ferroviari alle dimensioni e alle condizioni idonee al trasporto dei *containers* e delle strutture amovibili conformi alla direttiva 85/3/CEE del Consiglio del 19 dicembre 1984.

La scadenza posta da tale decisione comunitaria è stata seguita da quella, di maggior respiro ma di ben altra forza cogente, posta dal recente *referendum* svizzero che ha approvato il divieto di attraversamento del territorio elvetico da parte di TIR trasportanti *containers* a partire dal 2003. Tale seconda scadenza impone di realizzare tempestivamente la ferrovia pontremolese, a meno di estromettere completamente i porti dell'arco tirrenico dal traffico dei *containers*, e cioè dalle attività portuali di oggi, dal momento in cui entrerà in vigore il divieto elvetico.

L'esigenza di tale opera è fortemente sentita dal mondo della produzione, da molto tempo, tanto che, fin dal 1975, l'Unione delle camere di commercio della Lombardia, quella della Toscana, e un

## XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

totale di ben diciassette camere di commercio delle provincie ubicate lungo il percorso dal Tirreno al Brennero, da Grosseto a Bergamo e Brescia, hanno dato vita ad una società con 500 milioni di lire di capitale e avente come unico oggetto sociale quello di operare per conseguire la sua realizzazione. Ogni sforzo in proposito si è però infranto contro la resistenza delle «Ferrovie dello Stato - Spa», pienamente appoggiata dai grandi gruppi imprenditoriali impegnati ad acquisire le allettanti commesse del progetto di velocizzazione ferroviaria.

L'esecuzione dei lavori in questione sarebbe particolarmente tempestiva nella presente congiuntura, oltre che per le due scadenze già viste: 1999 e 2003, anche in relazione alle esigenze immediate di rilancio dell'occupazione, considerato che ben il 64 per cento dei lavori ancora da eseguirsi ricadono nella provincia di Massa-Carrara, che da anni è in un grave, riconosciuto stato di declino industriale, con un tasso di disoccupazione del 15 per cento che è al vertice di quelli dell'Italia Centrale.

Infine è opportuno rilevare che il completamento dei lavori della ferrovia pontremolese può essere immediatamente avviato, in quanto:

già una non trascurabile parte dei lavori definiti dal citato decreto ministeriale del 1981 sono stati eseguiti o sono in via di completamento: linea ad un binario Vezzano-Porto di La Spezia; linea a doppio binario Vezzano-Santo Stefano di Magra; linea a doppio binario Santo Stefano-Arcola; centro merci di Santo Stefano; galleria «Serena» sul percorso tra Santo Stefano di Magra e Aulla, completamente realizzata al civile ma ancora da raccordarsi alla ferrovia Garfagnana e alla stazione di

Aulla (su di essa pende un decreto di diniego di autorizzazione firmato dal Ministro *pro tempore* dei beni culturali, Ronchey, solo venti giorni prima di lasciare la sua poltrona); linea a doppio binario Berce-to-Solignano;

e sono immediatamente cantierabili, in quanto dotati di progetto esecutivo e di approvazione delle «Ferrovie dello Stato - Spa» e delle regioni Emilia e Toscana i seguenti lotti di lavori: opere di allestimento ferroviario nella galleria «Serena» (22 miliardi); tratto tra la galleria «Serena» e Chiesaccia di Villafranca, nuova stazione di Aulla, con raccordo con la ferrovia Garfagnana (232 miliardi); raddoppio della linea tra Chiesaccia di Villafranca e Scorcetoli (150 miliardi); tratto Scorcetoli-Pontremoli (83 miliardi); tratto Solignano-Fornovo (273 miliardi).

Riepilogando, l'adeguamento della ferrovia pontremolese è un'opera necessaria, sia per attenuare la vulnerabilità del sistema ferroviario nazionale, sia per predisporre il sistema produttivo incentrato sui porti dell'arco del Tirreno alle conseguenze del recente referendum svizzero, sia per ripartire in modo meno squilibrato il traffico ferroviario nazionale. Inoltre, rispetto agli altri investimenti per il rilancio occupazionale, questo investimento avrebbe un ritorno maggiore attraverso la rivitalizzazione dei porti e, di conseguenza, la rivitalizzazione dei sistemi produttivi delle provincie di La Spezia, Massa-Carrara, Livorno, che sono fondate prevalentemente sui loro porti.

Infine, si ricorda che l'iniziativa è immediatamente attuabile, in quanto trattandosi del completamento di un'opera già da tempo avviata, sono già disponibili i finanziamenti e i progetti per una gran parte delle opere necessarie.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

**Art. 1.**

1. Le «Ferrovie dello Stato - Spa» sono autorizzate a completare, entro quattro anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'adeguamento alle norme del trasporto *containers* e delle strutture amovibili conformi alla direttiva 85/3/CEE del Consiglio del 19 dicembre 1984 di taluni veicoli stradali e il raddoppio della linea «Pontremolese», secondo il percorso da La Spezia-Sarzana a Fidenza-Parma, via Santo Stefano, Aulla, Pontremoli, nuovo *tunnel* transappenninico da Pontremoli a Berceto, Solignano e Fornovo, e provvedendo anche ai relativi collegamenti alla rete delle ferrovie padane e al corridoio tirrenico nonchè alla linea La Spezia-Garfagnana.

**Art. 2.**

1. Le fasi di esecuzione del potenziamento della linea ferroviaria intermodale di cui all'articolo 1 dovranno essere ripartite dando subito corso agli interventi già cantierabili e dando la massima priorità ai lavori da eseguirsi in provincia di Massa-Carrara.

**Art. 3.**

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari complessivamente a lire 1.800 miliardi, si provvede, per i progetti già cantierabili, per lire 760 miliardi, utilizzando fondi che verranno resi disponibili con modalità eguali a quelle previste dall'articolo 1 del decreto-legge 5

---

**XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI**

---

ottobre 1993, n. 400, convertito con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, e, per il rimanente, mediante riduzione del capitolo 6865 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti.