

N. 3796

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa del senatore NAPOLI Roberto**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 FEBBRAIO 1999**

---

Norme per l’ammodernamento e la ristrutturazione della stazione ferroviaria di Battipaglia

---

ONOREVOLI SENATORI. - La città di Battipaglia geograficamente ha una posizione strategica verso il sud, verso l'est ed anche verso il nord: come Bari nei confronti dei Balcani, Trieste per il Mitteleuropa, Palermo per il mondo arabo.

Le necessità storiche, il «caso» e l'intuizione geniale dei Padri Fondatori hanno collocato tale città all'intersezione fisica, storico-culturale ed economica di territori i quali debbono agire in sinergia per sfruttare al massimo le occasioni di incontro ed unità ed impiegare al meglio le diverse e più interessanti potenzialità socio-economiche.

In tale prospettiva, la stazione ferroviaria di Battipaglia, peraltro ubicata al centro della città, è punto d'incontro fondamentale per permettere e potenziare tali scambi economici e culturali.

Si può ben dire che i problemi che affliggono il territorio di Battipaglia e l'intera Piana del Sele derivano essenzialmente dal fatto che le varie classi politiche amministrative succedutesi dal dopoguerra, pur avendo compreso che soltanto attraverso il potenziamento delle vie di comunicazione il territorio può ottenere un maggiore sviluppo, non hanno però attuato azioni incisive.

Ne deriva che il disinteresse per tale zona coinvolge non soltanto il destino della città di Battipaglia, ma anche quello di territori ben più vasti: il potentino, il lagonegrese, l'alburnino, il cilentano, il saprese.

Diventa perciò inevitabile - per l'occhio dell'attento osservatore che vuole portare vantaggi a queste località potenzialmente molto ricche di risorse - adoperarsi per intervenire ed agire affinché alla stazione di Battipaglia venga garantito un ottimale funzionamento in ordine alla ricettività ed al potenziamento dell'utilizzazione dei binari ferroviari.

A Battipaglia ci sono cinque binari viaggiatori multidirezionali, diciotto binari merci a larga ricettività dotati di segnalamenti semaforici distinti per binari con deviatori di ingresso centralizzati e muniti di controlli di sicurezza, il tutto in seguito a recentissimi, onerosi investimenti societari di modernizzazione, automatizzazione e ristrutturazione anche in termini di forza lavoro.

I binari viaggiatori possono diventare, con ridotti interventi economici, sette; quelli merci sottoutilizzati o addirittura inutilizzati sono già pronti a diventare struttura di supporto indispensabile ad un qualsiasi interporto degno di questo nome.

La platea-lavaggio, attualmente ubicata a Salerno, che costituisce un ingente problema per la gestione dei treni nella stazione del capoluogo di provincia, può essere immediatamente spostata presso lo scalo ferroviario di Battipaglia, permettendo così a questa struttura di divenire la stazione di partenza dei treni a lunga percorrenza che si dirigono al nord della penisola. Soltanto negli ultimi anni si è compreso come le infrastrutture nel settore trasporti (stazione ferroviaria di Battipaglia, aeroporto di Pontecagnano, interporto) possano rappresentare il volano per la ripresa dell'economia.

Si capisce perciò che la necessità del *re-styling* di questa importante stazione ferroviaria non può che essere vista con favore ed entusiasmo da tutte le popolazioni a sud e ad est di Salerno: la stazione ferroviaria di Battipaglia, ubicata al centro della città, potrebbe diventarne il cuore economico-finanziario.

È necessario, altresì, rilevare che il territorio adiacente a tale stazione è luogo ideale per la realizzazione del *Terminal-Bus* di interscambio vettoriale gomma-ferro per

offrire un adeguato servizio ad una vastissima clientela.

Proprio nelle prospettive appena delineate e con l'intento di restituire alla stazione ferroviaria di Battipaglia la sua originaria destinazione di porta del Sud, il presente dise-

gno di legge prevede interventi che permettono il rilancio economico turistico e culturale non soltanto di Battipaglia come città, ma dell'intera Valle del Sele e di una grande parte del territorio del Mezzogiorno d'Italia.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

1. Al fine di accelerare il coordinamento funzionale ed operativo nei sistemi regionali di trasporto, il Ministro dei trasporti e della navigazione affida in concessione, con proprio decreto, alle Ferrovie dello Stato S.p.A. la ristrutturazione e l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia.

2. Al fine di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per gli anni 2000 e 2001, che sono trasferiti alle Ferrovie dello Stato S.p.A.

## Art. 2.

1. La ristrutturazione e l'ammodernamento di cui all'articolo 1 devono essere realizzati attraverso la predisposizione e l'attuazione di un piano unitario d'intervento articolato in relazione alle caratteristiche funzionali e gestionali della stazione già esistente.

## Art. 3.

1. Il piano unitario d'intervento deve essere predisposto dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. entro sei mesi dall'affidamento dell'incarico di cui all'articolo 1 e dovrà prevedere l'indicazione di tutte le opere da realizzare, i costi ed i tempi di fattibilità.

## Art. 4.

1. Il controllo sulla fattibilità del piano unitario d'intervento è svolto dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione

ne generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - entro sessanta giorni dalla sua presentazione.

#### Art. 5.

1. Il Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - nell'ambito delle operazioni di controllo di cui all'articolo 4, può chiedere, adducendo motivazioni, di apportare modificazioni al piano unitario d'intervento.

2. Le modificazioni di cui al comma 1 comportano la restituzione del piano unitario d'intervento alle Ferrovie dello Stato S.p.A. le quali dovranno provvedere alle modifiche richieste ed alla restituzione del piano entro trenta giorni.

#### Art. 6.

1. Il piano unitario d'intervento di cui all'articolo 3, comprendente anche i piazzali esterni e le pertinenze, è approvato con decreto dal Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici.

2. L'approvazione del progetto equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza delle opere.

#### Art. 7.

1. La concessione per la progettazione e la costruzione deve essere disciplinata da apposita convenzione nella quale sono definite:

a) la procedura della progettazione esecutiva, eventualmente con un concorso pubblico di idee;

b) le modalità per l'esecuzione dei lavori;

c) le modalità di gara e contabilizzazione per i lavori edili da appaltare;

d) le procedure relative all'attività di vigilanza, all'esecuzione dei lavori ed al collaudo definitivo delle opere da parte di tecnici espressamente nominati dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

Art. 8.

1. All'onere di cui all'articolo 1, comma 2, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.



