

SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA —

n. 2

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 15 al 21 settembre 1987)

INDICE

- BOZZELLO VEROLE, VISCA: Per lo spastamento a monte dei tratti ferroviari Finale Ligure (Savona) - San Lorenzo al Mare (Imperia) - Loano-Albenga (Savona) (9) (risp. MANNINO, *ministro dei trasporti*) Pag. 11
- PERUGINI: Sull'interruzione avvenuta, lunedì 6 luglio 1987, in tutto il Mezzogiorno, delle linee telefoniche e di quelle di trasmissione dati (46) (risp. MAMMI, *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*) 12

BOZZELLO VEROLE, VISCA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che nel tratto ferroviario da Finale Ligure a San Lorenzo al Mare e nel tratto da Loano ad Albenga il traffico è fortemente elevato;

che, trovandosi la linea ferroviaria tra la spiaggia e la strada Aurelia, tale prosizione, crea numerosi problemi di pericolosità e di rallentamento del traffico stradale a causa dei numerosi passaggi a livello;

che la regione Liguria e le provincie di Savona e Imperia avevano presentato, per far spostare a monte il tratto ferroviario in oggetto, agli organi ferroviari un progetto di massima;

che i comitati spontanei che si stanno organizzando hanno raccolto alcune migliaia di firme per il predetto spostamento,

gli interroganti chiedono di conoscere se il Ministro in indirizzo non ritiene opportuno intervenire affinché sia riconosciuto l'interesse locale inteso a recuperare ai fini urbanistici alcune aree delle Ferrovie dello Stato ove insistono oggi impianti ferroviari e se non si ritenga doveroso, anche e soprattutto per evitare la pericolosità e le lungaggini dei tempi di trasporto, spostare a monte il tratto da Finale Ligure a San Lorenzo al Mare, comprendendo nello spostamento anche il tratto da Loano ad Albenga.

(4-00009)

(9 luglio 1987)

RISPOSTA. - L'ente Ferrovie dello Stato ha comunicato che la linea Genova-Ventimiglia è classificata, nell'ambito del piano generale dei trasporti, come facente parte del corridoio plurimodale tirrenico, cioè tra le direttrici dove si svengono le principali realzioni internazionali e nazionali a lunga distanza. Per tale motivo, è previsto il progressivo completamento della linea stessa, anche come naturale prosecuzione degli interventi già realizzati e di quelli in corso con i fondi di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, e successivi rifinanziamenti.

Com'è noto, i tratti di linea attualmente già a doppio binario vanno da Genova a Finale Ligure, da Loano ad Albenga e da Ospedaletti a Ventimiglia, mentre nel tratto da San Lorenzo al Mare ad Ospedaletti sono in avanzato corso i lavori per la realizzazione della nuova sede a doppio binario; restano pertanto da raddoppiare i tratti Finale Ligure-Loano e Albenga-San Lorenzo al Mare.

A tale riguardo, le amministrazioni provinciali di Savona e Imperia, interessate all'allontanamento dalla costa della linea ferroviaria, hanno commissionato nel 1984 un progetto di massima, trasmesso poi alle Ferrovie dello Stato per il parere di competenza, che prevede la realizzazione del raddoppio in questione mediante costruzione di una nuova linea a doppio binario fra Finale Ligure e San Lorenzo al Mare, tutta a monte della linea esistente e con abbandono della stessa anche nel tratto già a doppio binario tra Loano e Albenga.

Nell'esprimere il proprio parere sul citato progetto di massima, le Ferrovie dello Stato hanno fatto presente che poteva essere presa in considerazione l'ipotesi di spostamento a monte della linea nei tratti ancora a semplice binario, da sottoporre comunque ad un approfondito esame tecnico-economico, subordinato alla disponibilità dei fondi occorrenti e agli accordi per il concorso finanziario degli enti cointeressati, anche in rapporto ai maggiori oneri derivanti da esigenze territoriali ed urbanistiche. Non

poteva, invece, essere accolta favorevolmente l'ipotesi di spostamento a monte della stazione di Albenga e di abbandono del tratto di linea già a doppio binario tra Loano e Albenga, in atto sufficientemente funzionali per le esigenze dell'esercizio ferroviario.

L'ente Ferrovie dello Stato ha in proposito più volte messo in evidenza che l'eventuale totale abbandono del tratto stesso poteva essere giustificato solo da esigenze di carattere urbanistico e, pertanto, il relativo maggiore onere, quantificato orientativamente in 300 miliardi di lire, non avrebbe potuto far carico alle ferrovie, anche in rapporto ai criteri di gestione ed ai vincoli derivanti alle stesse dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'ente medesimo.

È stato, inoltre, rilevato che il tracciato ipotizzato formerebbe, in corrispondenza di Albenga, una grande ansa verso l'interno per cui, malgrado il rilevante impegno sia tecnico sia economico che occorrerebbe approfondire, si otterrebbe comunque un allungamento dell'attuale percorso ed un notevole allontanamento della stazione dal centro abitato, con riflessi certamente negativi sul trasporto locale, sia passeggeri che merci.

Per quanto riguarda i passaggi a livello esistenti fra Finale Ligure e san Lorenzo al Mare, l'ente Ferrovie dello Stato ha precisato che, nei tratti di linea ancora a semplice binario, il problema derivante da tali interferenze con la viabilità sarà risolto in occasione del completamento del raddoppio, il cui finanziamento è stato recentemente inserito nel programma pluriennale di investimenti delle Ferrovie dello Stato, approvato con decreto interministeriale n. 48 T-bis del 5 marzo 1987.

Per i due passaggi a livello ricadenti nel tratto già raddoppiato tra Loano ed Albenga, pur non presentando la loro soppressione particolare vantaggio per l'ente in quanto comandati dalle stazioni, verrà studiata la possibilità di sopprimerli mediante adeguate opere sostitutive, previe intese con i comuni interessati.

Da quanto precede emerge la particolare attenzione posta dall'ente Ferrovie dello Stato nell'interpretare le attese delle amministrazioni locali che chiedono uno spostamento a monte delle infrastrutture ferroviarie, in concomitanza con il raddoppio dei tratti e semplice binario, per una più razionale utilizzazione ai fini urbanistici del proprio territorio.

D'altro canto, gli attuali vincoli legislativi ed i criteri di una sana economicità dei trasporti non consentono, come già detto, il totale abbandono di una efficiente tratta di linea già raddoppiata quale la Loano-Albenga, in special modo per quel che concerne la stazione di Albenga che dovrebbe venir collocata, secondo le ipotesi delle amministrazioni locali, in posizione fortemente penalizzante sia per le Ferrovie dello Stato che per i suoi utenti.

Il Ministro dei trasporti
MANNINO

(15 settembre 1987)

PERUGINI. - *Ai Ministri delle poste e delle telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* - Premesso che lunedì 6 luglio 1987, per 11 ore, in tutto il Mezzogiorno sono state completamente interrotte le linee telefoniche

e quelle di trasmissione dati e che il gravissimo danno sembra sia avvenuto ad opera di un trattore che a Nola (Napoli) eseguiva lavori di sbancamento, si chiede di sapere:

se la notizia risponde al vero;

quali provvedimenti sono stati già adottati;

se la interruzione totale è un fatto che avviene normalmente.

(4-00046)

(15 luglio 1987)

RISPOSTA. - Al riguardo si fa presente che il giorno 6 luglio 1987 - in occasione di alcuni lavori effettuati dalla Società autostrade per il rifacimento di una cunetta nel tratto Nola-Roccasecca - si è verificata, alle ore 11.15, l'interruzione di due cavi telefonici da 60 MHz, convoglianti 10.800 canali telefonici sulla direttrice Roma-Centro e Roma-Sud, nonché di un cavo da 12 MHz. sulla direttrice Nola-Roma-Centro, di cui alcuni canali sono utilizzati per la trasmissione dati.

Tale incidente ha comportato il mancato funzionamento di circa il 35 per cento dei gruppi quaternari riguardanti i collegamenti con il Mezzogiorno; per ovviare ai conseguenti disagi sono stati eseguiti tempestivi interventi di ripristino che hanno consentito, entro le ore 14.00, di reinstradare, su vie alternative, il 40 per cento dei collegamenti interrotti, mentre entro le 15.30 dello stesso giorno (a circa 4 ore dal momento in cui si era verificata la sospensione del servizio) è stato possibile riattivare i rimanenti collegamenti.

Si ritiene, infine, opportuno assicurare che l'eventualità di una interruzione totale delle comunicazioni è altamente improbabile in considerazione del fatto che la struttura della rete telefonica a lunga distanza è costituita da una fitta rete a maglia che rende possibile l'instradamento del traffico su vie alternative in caso di interruzione di una delle arterie mentre, in caso di disservizio, gli autocommutatori permettono il trabocco del traffico su direttrici diverse.

Il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni

MAMMÌ

(8 settembre 1987)
