

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 753

## DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori FORCIERI, BORRONI e PETRUCCI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 AGOSTO 1994

---

Completamento della linea ferroviaria Pontremolese

---

ONOREVOLI SENATORI. - 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. In tal senso, la completa realizzazione della linea ferroviaria Pontremolese assume una rilevanza determinante quale corridoio «trasportistico» che legghi il versante tirrenico «La Spezia-Civitavecchia» e la Sardegna con la regione padana e, via Appennini, con i mercati della Comunità e dell'Europa orientale. 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 a completare la prima fase della rete comunitaria stradaferrovia, per le quali è dunque ritenuto prioritario che gli assi ferroviari vengano adeguati al trasporto dei contenitori e raddoppiati in conformità alla direttiva 85/3/CEE del Consiglio, del 19 dicembre 1984. Nuovamente, con la decisione 93/628/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, di definizione della rete europea di trasporto intermodale, la linea Pontremolese è stata 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 inoltre trovato formale attuazione nel contratto di programma 1993-1995 stipulato tra il Ministero dei trasporti e le Ferrovie dello Stato S.p.a. 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 Santo Stefano di Magra-Fornovo, per una lunghezza complessiva di 85 chilometri, può, in base alle caratteristiche tecniche, essere suddivisa nelle seguenti tratte elementari:

Santo Stefano di Magra-Villafranca in Lunigiana: 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-Borgo Val di Taro: 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

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

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 1.200 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 Santo Stefano-Villafranca, per la quale sono già stati investiti 250 miliardi. Infine, il

completo raddoppio della linea (includendo anche la tratta Santo Stefano di 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 *standards* ferroviari previsti dalla Comunità europea.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

1. Ai fini di assicurare una adeguata razionalizzazione e integrazione della rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo, con riferimento alla decisione 93/628/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, relativa alla realizzazione di una rete europea di trasporto intermodale, l'impresa Ferrovie dello Stato S.p.a. è autorizzata a completare, entro cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il raddoppio della linea 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 Pontremolese, da realizzarsi secondo il percorso da Sarzana a Fornovo, via Santo Stefano di Magra, Aulla e Pontremoli, ivi compresa la realizzazione del nuovo tunnel transappenninico da Pontremoli a Berceto, verrà ripartito dando corso prioritario agli interventi di completamento e già cantierabili.

**Art. 2.**

1. Per far fronte agli oneri derivanti dalla presente legge, valutati complessivamente in lire 2.450 miliardi, il Ministero del tesoro assume impegni pluriennali, con effetti dal 1994, corrispondenti alle rate di ammortamento dei mutui. Per tale scopo, sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 200 miliardi con decorrenza dal 1994 e di lire 250 miliardi con decorrenza dal 1995. Al relativo onere, pari a lire 200 miliardi per l'anno 1994 e a lire 321 miliardi e 43 milioni a decorrere dal 1995, si provvede mediante corrispondente ridu-

---

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

---

zione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello Stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'applicazione delle disposizioni di cui alla presente legge.

