

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 2548)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SGHERRI, MINGOZZI, SABADINI, LI VIGNI, PIVA, TEDESCO
TATÒ Giglia, MARSELLI, DEL PACE, CALAMANDREI, FABBRINI e FUSI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 APRILE 1976

Ripristino e sistemazione della tratta Firenze-San Piero a Sieve
per il completamento della linea ferroviaria Firenze-Faenza-
Ravenna. Autorizzazione di spesa

ONOREVOLI SENATORI. — La riattivazione completa della linea Firenze-Faenza-Ravenna e a tale scopo, il ripristino e la sistemazione della tratta Firenze-San Piero a Sieve, non è stata ancora realizzata malgrado siano passati oltre 30 anni dalla fine della seconda guerra mondiale e 14 anni dalla decisione, con relativo stanziamento, presa in tal senso dal Ministero dei trasporti con decreto ministeriale n. 897 del 20 settembre 1962.

Gli orientamenti e le scelte errate dei passati Governi nel campo del trasporto su rotaia e il prevalere nell'Azienda delle ferrovie dello Stato di un'ottica restrittiva, che generarono la cosiddetta politica dei « rami secchi », spiegano perchè la ricostruzione della ferrovia Firenze-Marradi-Faenza-Ravenna, già realizzata per 114 chilometri su 135 negli anni dal 1946 al 1957, sia rimasta da allora

incompiuta sull'ultimo tratto (Caldine-San Piero a Sieve), proprio quello che potrebbe disporre anche di un traffico locale più intenso, oltre che dare funzionalità effettiva ad una direttrice transappenninica che trova nella sua incompiutezza la ragione essenziale di una scarsa utilizzazione contingente.

Non furono in passato e purtroppo fino adesso non sono state valutate e riconosciute — da parte del Ministero dei trasporti e dell'Azienda delle ferrovie — la funzione e l'importanza che questa tratta ferroviaria riveste sia per la soluzione dei problemi connessi allo sviluppo economico, urbanistico, sociale e culturale del territorio; sia per le prospettive che una gestione più funzionale e moderna di questa linea, tanto più se ben coordinata con gli altri mezzi di tra-

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sporto, può dare anche sotto un aspetto prettamente aziendalistico.

La ricostruzione della « Faentina » è profondamente ed estesamente sentita dalle popolazioni. Interessa zone di notevole sviluppo industriale e residenziale. L'aumento del costo della benzina, che rende insopportabile all'industria, ai lavoratori, agli studenti, il costo del mezzo su gomma, sia privato che pubblico, pone con più acutezza ed attualità la ricostruzione della « Faentina ». Non è esagerato affermare che sono in discussione l'esistenza e la possibilità di sviluppo di estese zone industriali, di attività artigiane, commerciali, agricole, lavoratrici, di studio, che interessano ed investono decine e decine di migliaia di persone. Di tutti questi essenziali fattori economici, sociali e umani, la posizione di rifiuto verso la ricostruzione della « Faentina », prevalsa fino ad ora nel Ministero dei trasporti e tuttora presente nella Direzione delle Ferrovie dello Stato, sembra non ne avverta l'importanza e la drammatica attualità; mortificando con ciò anche il ruolo del trasporto ferroviario, il valore assoluto della sua priorità rispetto ad altri tipi di trasporto; priorità messa ancor più in drammatica evidenza dai crescenti costi dei prodotti petroliferi, dalla loro incidenza sulla bilancia nazionale dei pagamenti, dall'impiego di nuove fonti di energia che saranno utilizzate per la trazione solo in forma di energia elettrica.

La situazione delle comunicazioni con il Mugello è nota: i trasporti su gomma non sono in grado di fare fronte a tutte le richieste e ciò determina grossi disagi soprattutto per i cosiddetti pendolari. Si tratta in media di ben oltre diecimila fra studenti ed operai che vengono ogni giorno a Firenze dal Mugello. Si tratta inoltre di rivalutare le comunicazioni ferroviarie e di dare nuovo spazio ai collegamenti fra l'Adriatico ed il Tirreno. Realizzando il tratto San Piero a Sieve-Firenze è possibile mettere in collegamento la costa adriatica con quella tirrenica, evitando il tortuoso giro Borgo S. Lorenzo-Pontassieve che comporta spesso perdita di tempo e trabordi. L'istadamento attuale via Pontassieve non è equivalente a quello via Vaglia.

Infatti, la percorrenza Firenze-Borgo S. Lorenzo, via Pontassieve, è di chilometri 54, con curve di metri 300 di raggio da Pontassieve a Borgo S. Lorenzo; via Vaglia era di chilometri 34 sul percorso pre-bellico, con curve di metri 400 di raggio minimo (salvo una di metri 325, di sviluppo brevissimo) e si ridurrebbe a solo chilometri 29 con la variante proposta dalla Regione Toscana nel tratto Caldine-Vaglia. Inoltre, l'istadamento via Vaglia è diretto fino a Ravenna, quello via Pontassieve comporta un regresso dei treni nella stazione di Borgo S. Lorenzo, con un ulteriore perditempo di quattro minuti per le automotrici e di quasi dieci minuti per i convogli a locomotore e carrozze o carri. Ne consegue che gli attuali tempi di percorrenza fra Firenze e Borgo S. Lorenzo risulterebbero dimezzati, soprattutto per i treni a più lungo percorso; e potrebbero ridursi addirittura ad un terzo per corse dirette. Da sottolineare che la variante proposta dalla Regione Toscana prevede che il tratto Caldine-Vaglia venga ricostruito a doppio binario, facilitando così anche un più facile e rapido incrocio dei treni e aumentando notevolmente la potenzialità della linea.

Analogo beneficio di percorrenza si avrebbe nei confronti delle autolinee che offrono inoltre un servizio qualitativamente assai peggiore di quello ferroviario e di cui è prevista la totale eliminazione nel tratto Borgo S. Lorenzo-San Piero a Sieve-Firenze, una volta riattivata la « Faentina » con orari rispondenti alle esigenze della collettività. Questa riforma delle autolinee, su cui concordano la Regione, le comunità montane e gli enti locali, prevede anche la riorganizzazione di tali servizi sulle relazioni locali del Mugello, sì da collegare funzionalmente anche i paesi di Scarperia, Firenzuola e Barberino, e le diverse frazioni del Mugello, alle stazioni ferroviarie in coincidenza con i treni, come avviene nel Casentino: con un servizio molto più capillare di quello delle attuali autolinee.

La ferrovia riattivata e ammodernata potrebbe quindi contare non solo su tutto l'attuale traffico delle autolinee fra Firenze ed il Mugello, ma anche su ulteriori consistenti

apporti, anche nell'ambito solo suburbano, derivanti da un minore uso dei mezzi privati e da un incremento della mobilità, conseguenti alla nuova funzionalità del sistema integrato di trasporti pubblici.

Vi è pure da osservare che la linea via Vaglia interessa anche località del tratto Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, per le relazioni con Firenze: Vicchio, infatti, dista da Firenze chilometri 46 per la linea attuale, chilometri 42 per il vecchio tracciato di Vaglia, chilometri 37 per l'istadamento di Vaglia, ricostruito secondo il progetto della Regione. Con quest'ultima soluzione, anche per Dicomano, il percorso via Vaglia risulterebbe competitivo con quello via Pontassieve, potendo essere effettuati entrambi in tempi di 45-50 minuti. È quindi evidente l'importanza del completamento della « Faentina » per il traffico locale fra Firenze ed il Mugello; ma ancor più importante è la funzione di questa linea per i traffici a medio raggio, fra la Toscana e la Romagna. Attualmente, infatti, si impiegano più di due ore e mezzo da Firenze a Faenza, circa tre ore e mezzo da Firenze a Ravenna: queste percorrenze potrebbero essere dimezzate se la ferrovia fosse tutta ricostruita ed efficiente; essa assumerebbe così un nuovo ruolo principale per i collegamenti fra Toscana, Romagna e Marche, perchè si potrebbe impiegare per il percorso Firenze-Faenza lo stesso tempo che si impiega oggi (con un diretto o espresso) da Firenze a Bologna, via Vernio.

Il fatto che dal 1974 al 1975 il traffico viaggiatori sia diminuito fra Faenza e Borgo S. Lorenzo, mentre è salito da Borgo S. Lorenzo a Firenze, dimostra che nel tratto di valico vi è qualcosa che non funziona: ed è proprio la mancanza del tronco Firenze-Vaglia-Borgo S. Lorenzo l'*handicap* di questa linea. Vi è ancora da rilevare che la « Faentina » può essere impiegata utilmente anche come linea di valico sussidiaria della direttissima Prato-Bologna, per decongestionare quest'ultima: assai meglio della Porrettana, che è più tortuosa, ha pendenze maggiori e la quota di valico più alta.

In particolare, la « Faentina » può assorbire tutto il traffico tra la Toscana e la Romagna, che oggi in buona parte impegna la

Prato-Bologna, e una parte del traffico fra Roma ed il Veneto, per il quale può evitare i nodi di Firenze e Bologna deviando da Campo di Marte sull'itinerario diretto per Vaglia, Borgo S. Lorenzo, Faenza, Granarolo, Lugo, Lavezzola, Ferrara. Le pendenze massime della « Faentina » (25 per cento) sono quelle di qualsiasi linea di valico alpino o appenninico (salvo la Prato-Vernio-Bologna): e quindi sarebbe sufficiente l'elettrificazione per consentirvi l'inoltro di treni merci di composizioni medie. L'armamento è già abbastanza buono, adeguato alle esigenze di un traffico leggero, anche intenso: volendo instradarvi convogli pesanti potrebbe essere ulteriormente rafforzato senza spese eccessive.

Le considerazioni ed i dati suesposti dimostrano che con la ricostruzione della « Faentina » si lavora guardando al presente e al futuro, facendo delle Ferrovie dello Stato un elemento propulsivo e dinamico dello sviluppo del Paese.

Infine vi è da sottolineare che la ricostruzione della « Faentina » è stata ed è questione crescente di manifestazioni pubbliche, affollate assemblee, petizioni popolari, fermate e scioperi. Il problema è stato ripetutamente affrontato e ampiamente discusso nei consigli degli istituti elettivi e sui giornali. L'urgente ricostruzione della « Faentina » — data l'importanza e l'avvenire che essa rappresenta per il territorio e le popolazioni interessate e più in generale per i benefici che apporta al Paese e all'affermazione e allo sviluppo del trasporto pubblico su rotaia — vede la completa unità esistente fra le regioni Toscana e Emilia-Romagna, le amministrazioni provinciali di Firenze, Ravenna e Forlì, il comune di Firenze, le Comunità montane del Mugello e della Val di Sieve e dell'Alto Mugello, i comuni del Mugello, della Sieve e dell'Alto Mugello, i comuni interessati dell'Emilia-Romagna, le organizzazioni sindacali, i partiti dell'arco costituzionale, le associazioni culturali, economiche e turistiche, la stampa.

L'onere e l'impegno finanziario per il ripristino (10 miliardi) potrà essere scaglionato in tre esercizi: 2 miliardi di lire nel 1976, 4 miliardi di lire nel 1977 e 4 miliardi di lire nel 1978.

DISEGNO DI LEGGE
—

Art. 1.

È autorizzata la spesa di 10 miliardi di lire per il ripristino e la sistemazione della tratta Firenze-San Piero a Sieve (parzialmente distrutta dalla guerra) al fine di completare la attivazione a cura del Ministero dei trasporti (Ferrovie dello Stato) della ferrovia Firenze-Faenza-Ravenna.

La somma indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti (stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato) in ragione di: 2 miliardi di lire nell'esercizio 1976, 4 miliardi di lire nell'esercizio 1977 e 4 miliardi di lire nell'esercizio 1978.

Il Ministero dei trasporti (Ferrovie dello Stato) è autorizzato ad assumere impegni sino alla concorrenza globale di 10 miliardi di lire. Le somme non impegnate in un esercizio sono portate in aumento negli esercizi successivi.

Art. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio 1976 sarà provveduto a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo sul capitolo destinato a fronteggiare oneri dipendenti dai provvedimenti legislativi in corso. Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.