

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1084

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori PERUZZOTTI, BOLDI e PEDRAZZINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 GENNAIO 2002

—————

Realizzazione del sottopasso ferroviario di Mornago e
potenziamento della stazione di Tortona

—————

ONOREVOLI SENATORI. - La strada provinciale n. 17 «del Buon Cammino» collega la strada statale n. 33 «del Sempione» e l'autostrada A26 a Vergiate con Varese. Il tracciato stradale attraversa la linea ferroviaria Gallarate-Luino-Laveno nel territorio del comune di Mornago (Va). Il passaggio a livello determina forti disagi alla circolazione dei veicoli costretti a lunghe attese nel corso dell'intera giornata. Nel 1997, attraverso un apposito studio, è stata verificata la fattibilità della soppressione del passaggio a livello della suddetta linea ferroviaria e la conseguente realizzazione di opere per l'attraversamento a due livelli della ferrovia e del collegamento delle opere stesse con la viabilità esistente. Lo studio ha rilevato come la presenza del passaggio a livello pregiudichi sensibilmente la fluidità della circolazione veicolare della strada provinciale n. 17 e determini significative influenze sulla viabilità dei comuni di Mornago e Vergiate. È stato stimato che a causa del suddetto passaggio a livello circa il 12 per cento dei veicoli in transito è costretto a lunghe attese. Nel 2000 la provincia di Varese ha verificato che il traffico medio giornaliero sulla strada provinciale n. 17 è di circa 19.000 veicoli, dei quali circa 14.000 nella fascia oraria dalle 7 alle 19. Si può dunque ipotizzare che dalle 7 alle 19, circa il 12 per cento dei veicoli sia in attesa: quindi circa 1700 veicoli nel periodo diurno sono interessati dalla chiusura dell'attraversamento ferroviario. Pertanto la realizzazione del sottopasso ferroviario di Mornago diviene indispensabile per evitare ai cittadini inutili perdite di tempo, soprattutto in termini di ore lavorative, nonché per salvaguardare l'ambiente dall'inquinamento atmosferico dovuto alle fermate, agli accodamenti e alle partenze su un tratto di

strada già interessata da un traffico medio di circa 20.000 veicoli al giorno.

Per quanto attiene la stazione di Tortona, questa risulta essere la stazione più importante del Piemonte sulla direttrice Genova-Milano, oltrechè crocevia di ben tre linee ferroviarie quali Genova-Milano, Bologna-Torino, Novi Ligure-Tortona. L'economia del Tortonese e in generale dell'Alessandrino attraversa una forte crisi strutturale che costituisce un serio pericolo di marginalizzazione ed arretramento se non si provvede, entro breve termine, a dotare il territorio stesso di un sistema di comunicazioni efficiente che consenta di attivare investimenti imprenditoriali trainanti e di fronteggiare la situazione di carenza occupazionale. Lo sviluppo del trasporto ferroviario sia di persone che di merci, che consentirebbe di contenere il fenomeno della congestione stradale e della saturazione della capacità viaria, salvaguardando inoltre la salute dei cittadini, è, dunque, indispensabile per rivalutare l'economia del territorio piemontese ed in particolare quello tortonese.

È importante indicare alcuni dati che evidenziano la necessità di potenziare la stazione di Tortona. Tortona è il principale centro del Piemonte sulla direttrice Milano-Genova e ad oggi non dispone di collegamenti «rapidi» su detta linea. La linea Milano-Genova attraversa per circa 50 chilometri il territorio piemontese, cioè per circa un terzo della sua lunghezza, e nonostante ciò non sono previste fermate dei treni Intercity in questa stazione. Il bacino di utenza della stazione di Tortona è di circa 70 mila abitanti. Se si considerano i comuni appartenenti alla provincia di Alessandria, i cui abitanti devono effettuare il trasbordo a Tortona per il cambio di linea, il bacino di utenza sale a

288 mila abitanti. Purtroppo la suddetta stazione ferroviaria, negli ultimi decenni, ha perso via via importanza ed efficacia rispetto alle potenzialità che la collocazione geografica e le strutture tecniche di supporto avrebbero potuto consentire. Il lento e progressivo degrado che ha interessato la stazione di Tortona non ha contagiato le vicine stazioni come quella di Voghera, la quale invece ha beneficiato di interventi migliorativi.

Anche la recente ristrutturazione aziendale della società Ferrovie dello Stato ha inciso negativamente sull'efficienza e l'importanza della stazione di Tortona. A seguito del venir meno della figura del «capostazione titolare» e della conseguente creazione dei «reparti territoriali», la stazione di Tortona è stata inglobata nel reparto territoriale di Voghera, a tutto vantaggio delle esigenze di servizio di quest'ultima. Infatti tutti gli investimenti economici sono stati destinati alla manutenzione e potenziamento della sola stazione vogherese, mentre gli edifici della stazione di Tortona si trovano in gravissimo stato di degrado nonché in condizioni inaccettabili rispetto alle misure di sicurezza e di tutela dei disabili. Pertanto l'articolo 2 del presente disegno di legge è finalizzato ad avviare il potenziamento della stazione di Tortona, potenziamento che si sostanzia nei seguenti interventi:

1) realizzazione degli accessi rotabili indipendenti in stazione lato Genova e Torino, in modo da rendere possibile l'arrivo tempo-

raneo dei treni provenienti da Torino e da Genova, così come la partenza verso Torino e Genova;

2) predisposizione dei binari di uscita dalla stazione lato Voghera, in coerenza con la natura e le finalità funzionali dell'intervento di cui al numero 1);

3) realizzazione della banchina per il sesto e settimo binario per treni passeggeri con relativo sottopassaggio e pensilina;

4) rimozione delle barriere architettoniche.

Infine l'istituzione della fermata nella stazione di Tortona di tutti i treni passeggeri a lunga percorrenza che vi transitano (Intercity, Eurostar), permetterebbe di realizzare le coincidenze tra i vettori provenienti da Genova, Torino, Milano, nonché l'instradamento dei treni interregionali Genova-Milano via Novi Ligure. Ciò consentirebbe di ridurre significativamente il numero di vettori attualmente impegnati nell'attività di collegamento, con conseguente risparmio di personale, materiale ed energia oltre migliorare la fluidificazione del traffico e a permettere un migliore coordinamento col trasporto pubblico su gomma. Tali interventi, che richiedono un investimento contenuto, consentirebbero di migliorare notevolmente l'efficienza di ben due linee ferroviarie di rilevanza internazionale e di garantire migliori condizioni di sicurezza per il trasporto dei passeggeri.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1

(Realizzazione del sottopasso ferroviario di Mornago)

1. Al fine di assicurare un efficiente servizio ferroviario, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, da adottare entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, attribuisce alla società Ferrovie dello Stato le risorse per la realizzazione del sottopasso ferroviario di Mornago.

Art. 2

(Potenziamento della stazione di Tortona)

1. Al fine di assicurare il miglioramento del servizio ferroviario, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, da adottare entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, attribuisce alla società Ferrovie dello Stato le risorse per il potenziamento della stazione ferroviaria di Tortona.

Art. 3

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'articolo 1, pari a 2 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo

scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. All'onere derivante dall'articolo 2, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2002, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le opportune variazioni di bilancio.

Art. 4

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

