

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1075}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MARZOTTO CAOTORTA, ACHILLI, ARTALI, KORACH,
MAZZOTTA, ALIVERTI, BERTÈ, BORGHI, COLOMBO VIT-
TORINO, DEL PENNINO, GIOMO, RAMPA, RIZZI, SAN-
GALLI, VAGHI, ZAMBERLETTI**

Presentata il 27 ottobre 1972

Disposizioni per il riscatto e l'ammodernamento delle ferrovie Nord Milano

ONOREVOLI COLLEGHI! — Da alcuni anni le Ferrovie Nord Milano (FNM) costituiscono il problema numero uno dei trasporti pubblici di persone nell'area metropolitana milanese.

Le sue linee ferroviarie, infatti, costituiscono la principale infrastruttura del bacino di traffico più popolato di questa area, estendendosi nel settore che ha per vertice Milano e per base un arco che va da Novara all'alta Brianza.

Ma queste linee sono ormai estremamente invecchiate come impianti, tanto che rasentano e superano talvolta il limite di sicurezza, e sono percorse da materiale rotabile anch'esso ormai decrepito. Si sono già verificati negli ultimi anni incidenti gravi nel servizio dovuti alla inefficienza delle attrezzature e delle vetture e la locale direzione della Motorizzazione civile e trasporti in concessione ha già avvertito che tra pochi mesi dovrà vietare la effettuazione del servizio su alcuni tratti della linea per ragioni di sicurezza, onde prevenire nuovi incidenti.

In queste condizioni, la società per azioni titolare della concessione delle FNM, aveva già avanzato richiesta al Ministero dei tra-

sporti fin dal 1968 per ottenere un finanziamento (ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221) per un parziale ammodernamento delle linee e del materiale rotabile. Ma, nel frattempo, sia le autorità politiche locali, sia i sindacati dei lavoratori, preoccupati della fondamentale funzione pubblica svolta da questo servizio di trasporto, facevano presente da un lato la necessità che l'ammodernamento avvenisse in maniera radicale e coordinato con tutto il sistema dei trasporti locali della zona, e dall'altro, la opportunità ormai evidente che questa infrastruttura venisse gestita dalla pubblica autorità, proprio al fine di garantire la sua completa aderenza alle necessità del servizio pubblico di trasporto locale.

Una rete ferroviaria come quella delle FNM, infatti, deve presentare, dato la zona che serve, almeno i seguenti principali requisiti:

abolizione dei numerosi passaggi a livello, che intralciano la viabilità della zona; collegamenti con le autolinee e le auto private mediante interscambi e parcheggi di corrispondenza, in modo da evitare che i mezzi su gomma vadano a congestionare il traffico

urbano ed assicurando così una più rapida penetrazione in città dei pendolari;

attrezzature delle stazioni con banchine al livello di calpestio delle vetture, segnalamento più moderno con blocco automatico, eccetera;

vetture di tipo metropolitano a rapida accelerazione e di uso confortevole per i passeggeri.

Vi è poi una serie di problemi che riguardano la penetrazione in Milano delle linee FNM e che vanno dalla necessità di espletare un vero e proprio servizio di tipo « metropolitana » nei tratti di più intensa urbanizzazione e cioè nei tronchi da Milano a Saronno e da Milano a Meda, alla esigenza di dirottare su altra stazione, diversa dall'attuale capolinea di piazza Cadorna, parte dei convogli, essendo questa stazione già insufficiente a ricevere gli attuali treni in arrivo.

Si sono così venuti a soprammettere i due problemi, quello dell'ammodernamento e quello della pubblicizzazione. E, per quanto entrambi reclamassero una urgente soluzione, la loro reciproca interferenza ha di fatto sempre rinviato ogni soluzione.

Gli studi e le proposte non sono mancati, e tra questi citiamo qui come il principale il libro bianco sulle FNM, elaborato dal CRPE nel 1970.

Nel frattempo la costituzione delle regioni a statuto ordinario ha ancora ritardato la soluzione del problema FNM, in quanto si credeva e si auspicava che anche le ferrovie in concessione sarebbero state trasferite alle regioni stesse.

Il decreto delegato 9 gennaio 1972, invece, interpretando restrittivamente l'articolo 117 della Costituzione (che dispone il trasferimento alle regioni delle competenze in materia di « tranvie e linee automobilistiche »), dispose il mantenimento di queste competenze allo Stato, dando alle regioni solo la delega delle funzioni amministrative.

Stando così le cose nel giugno scorso, l'assessore ai trasporti della giunta regionale lombarda, architetto Sonzogni, indirizzava un appello ai parlamentari lombardi perché cercassero assieme a lui una urgente soluzione del problema. Analoghe pressioni venivano mosse da parte delle organizzazioni sindacali locali, che scendevano anche in sciopero reclamando una decisione in merito.

Dopo diverse consultazioni, intercorse ai vari livelli, auspice l'assessorato regionale ai trasporti, veniva finalmente formulata questa proposta di legge, che i presentatori racco-

mandano sia sollecitamente esaminata ed approvata.

La situazione delle FNM presenta infatti aspetti di drammatica urgenza per migliaia di pendolari che ogni mattina debbono servirsi di questo mezzo di trasporto.

Esso interessa del resto una zona che ha visto enormemente aumentata negli ultimi anni la sua popolazione a causa della immigrazione di lavoratori.

Prima di passare all'esame dei singoli articoli della legge sembra opportuno esporre una breve descrizione delle FNM.

La rete delle Ferrovie Nord Milano ha avuto la sua origine nella concessione accordata dal Governo il 5 dicembre 1875 ai signori Alberto Vaucamps di nazionalità belga e agli italiani ingegneri Ambrogio Campiglio ed Emilio Bianchi ed al dottor Giuseppe Grilloni di costruire una strada ferrata da Milano a Saronno.

Mentre erano in corso i lavori di questo tronco, che fu aperto all'esercizio il 23 marzo 1879, lo stesso signor Vaucamps otteneva il 18 maggio 1877 la concessione per la costruzione e l'esercizio della linea da Milano a Incino-Erba con una diramazione da Seveso a Camnago. Il tratto Milano-Erba fu aperto all'esercizio il 31 dicembre 1879 e la diramazione Seveso-Camnago il 28 giugno 1880.

Per l'esercizio delle due linee fu costituita una « Società Anonima delle Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba » che il 7 novembre 1883 assunse la denominazione di « Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano ».

Il 26 gennaio 1882 veniva accordata alla Deputazione provinciale di Como, su progetti dell'ingegner Campiglio, la concessione di costruzione ed esercizio di una strada ferrata da Como a Varese e Laveno e del tronco Malnate-Saronno. Con convenzione in data 16 novembre 1882 la provincia di Como cedette la costruzione e l'esercizio dei due tronchi alla Società per le Ferrovie del Ticino. In data 27 luglio 1888 la Società per le Ferrovie del Ticino cedeva a sua volta alla Società delle Ferrovie Nord Milano la proprietà della tranvia tra Saronno e Como, nonché l'esercizio delle linee Saronno-Malnate e Como-Varese-Laveno.

Il tratto Malnate-Saronno fu aperto all'esercizio il 14 agosto 1884 e quello Como-Varese-Laveno il 5 luglio 1886.

Il 5 settembre 1883 veniva accordata la concessione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata tra Novara-Saronno e Seregno all'ingegner Marco Visconti. La linea entrò in esercizio il 31 dicembre 1887. Il 7 marzo

1894 l'esercizio della Novara-Seregno fu affidato alla « Società anonima delle Ferrovie Nord Milano ».

Il 5 dicembre 1896 fu concesso alla Società anonima delle Ferrovie Nord Milano di trasformare in ferrovia il tronco Saronno-Grandate della accennata ferrovia Saronno-Como.

L'esercizio ferroviario in sostituzione di quello tranviario ebbe inizio il 1° giugno 1898. Si veniva così a completare il triangolo Saronno-Grandate-Malnate e assicurato un collegamento diretto oltre che di Laveno e Varese con Milano e con Como anche di questa città con Milano.

Il 14 gennaio 1902 la Società anonima per la ferrovia Novara-Seregno otteneva la concessione di costruzione e di esercizio del tronco Castellanza-Lonate Ceppino in Val d'Olna.

L'esercizio ebbe inizio il 18 luglio 1904. Alla stessa Società in data 25 novembre 1912 veniva concessa la costruzione e l'esercizio del prolungamento tra Lonate Ceppino ed il confine svizzero. L'esercizio ebbe inizio il 1° gennaio 1916.

Tra la Società anonima Ferrovie Nord Milano e la Società anonima per la ferrovia Novara-Seregno si convenne il 10 marzo 1917 di affidare alla prima anche l'esercizio della diramazione Castellanza-confine svizzero.

Il 28 giugno 1906 le Autorità federali svizzere accordarono ai comuni di Stabio e di Mendrisio la concessione di una ferrovia dal confine italo-svizzero sino a Mendrisio. Allo scopo di realizzare tale ferrovia venne creata a Mendrisio il 20 aprile 1913 una società denominata « Società anonima per la ferrovia a scartamento normale Mendrisio-Stabio Confine ».

La costruzione del tronco Confine Stabio-Mendrisio fu ultimata nel maggio 1926 ed il 28 giugno dello stesso anno fu autorizzato il transito oltre confine. Per successive difficoltà sorte da parte delle ferrovie dello Stato e del Governo italiano la Società svizzera Mendrisio Confine decise di chiudere l'esercizio, divenuto deficitario, il 31 maggio 1928. In conseguenza, le Ferrovie Nord Milano, alle quali era stato affidato il servizio anche sul tratto oltre confine a partire dal 1° giugno 1928, limitarono l'esercizio sino alla stazione di Val Morea.

Con atto in data 8 agosto 1925 veniva stipulata una convenzione tra il Governo e la Società Ferrovie Nord Milano con la quale, quest'ultima, si impegnava, tra l'altro, di eseguire il raddoppio dei binari tra Saronno e Malnate e tra Bovisa e Seveso, nonché di elettrificare i tronchi Milano-Saronno e Bovisa-Meda.

In relazione a questi lavori venivano prorogate al 12 febbraio 1972 le concessioni di tutte le linee. L'esercizio elettrico nei tronchi suddetti ebbe inizio nel maggio 1929.

In data 5 maggio 1936 le Ferrovie Nord Milano venivano autorizzate ad elettrificare il tronco Saronno-Como. L'esercizio elettrico ebbe inizio il 15 maggio 1937.

Infine, in data 30 aprile 1950 è stata stipulata una convenzione tra Governo e Società delle Ferrovie Nord Milano con la quale quest'ultima si impegnava a completare entro cinque anni l'elettrificazione di tutta la rete.

La scadenza della concessione di tutte le linee è stata prorogata di 50 anni ed il riscatto da parte dello Stato è stato prorogato a 35 anni dalla data di ultimazione dei lavori di elettrificazione.

In relazione a tale convenzione, si sono elettrificate, in corrente continua a 3.000 Volt, alle date sottoindicate, le seguenti linee:

Meda-Erba 3 dicembre 1947;
Erba-Asso 20 gennaio 1948;
Grandate-Varese 13 settembre 1948;
Saronno-Tradate 4 marzo 1950;
Tradate-Malnate 4 aprile 1950;
Varese-Laveno 11 aprile 1951;
Novara-Seregno 1954-1957;
Castellanza-Castiglione Olona non elettrificata.

La lunghezza delle linee ferroviarie attualmente in esercizio (Milano-Laveno, Milano-Como, Milano-Novara, Milano-Asso) è complessivamente di circa chilometri 236; con riferimento alle principali località servite, le lunghezze dei singoli tronchi (arrotondate al chilometro) sono le seguenti:

Milano (piazzale Cadorna)-Saronno chilometri 24 circa;
Saronno-Busto Arsizio chilometri 14 circa;
Busto Arsizio-Novara chilometri 26 circa;
Saronno-Varese chilometri 29 circa;
Varese-Laveno chilometri 22 circa;
Saronno-Como chilometri 24 circa;
Milano (Bovisa)-Meda chilometri 19 circa;
Meda-Asso chilometri 28 circa;
Saronno-Seregno chilometri 14 circa (solo servizio merci);
Castellanza-Castiglione Olona chilometri 18 circa (solo servizio merci).

I tronchi ferroviari chiusi all'esercizio sono:

Castiglione Olona-Val Morea-Confine svizzero;
Gradate-Malnate.

Le FNM gestiscono anche 966 chilometri di autolinee (anno 1967): di queste alcune sono autoservizi « integrativi », cioè diretti a convogliare l'utenza sulle linee ferroviarie, altre sono autoservizi « sostitutivi », che di fatto sostituiscono il servizio ferroviario. Dal 1° agosto 1966, a seguito di autorizzazione ministeriale, il servizio ferroviario Como-Varese viene effettuato con servizio automobilistico sostitutivo. Dal 1° aprile 1972 la competenza su queste autolinee è stata trasferita alla Regione.

Le Ferrovie Nord Milano servono 64 comuni di quattro province differenti, di cui tre in Lombardia (Milano-Como-Varese) ed una in Piemonte (Novara), interessando una popolazione totale di circa 700.000 utenti.

Il volume degli scambi cui esse danno origine si compendia nelle seguenti cifre, riferite al 1969:

circa 28 milioni di viaggiatori per ferrovia;

circa 610 mila tonnellate di merci.

Le punte giornaliere sono di circa 100.000 viaggiatori nei periodi di maggior traffico e con punte orarie di 13.000 viaggiatori circa, in arrivo a Milano fra le 7 e le 8 dei giorni feriali.

I treni viaggiatori in circolazione sull'intera rete sono mediamente 316 al giorno.

Il traffico merci si svolge sia in servizio cumulativo internazionale (circa 70 per cento) che in servizio cumulativo italiano (circa 30 per cento), attraverso stazioni collegate con le ferrovie dello Stato. Il traffico merci a collettame fra le stazioni della rete è pressoché inesistente.

I treni merci in circolazione sull'intera rete sono mediamente 60 al giorno, per il servizio prevalente « a carro completo ».

Il numero di viaggiatori sui tronchi locali Milano-Saronno e Milano-Meda è circa il 78 per cento del numero complessivo di viaggiatori sull'intera rete; di questi, il 50 per cento si muove esclusivamente nell'ambito dei tronchi locali ed il restante 28 per cento transita sui tronchi stessi, con provenienza o con destinazione oltre Saronno ed oltre Meda; però i viaggiatori-chilometro relativi ai movimenti interni nell'ambito dei tronchi locali Milano-Saronno e Milano-Meda costituiscono soltanto il 33 per cento dei viaggiatori-chilometro complessivi dell'intera rete, in quanto le percorrenze medie degli utenti locali sono molto inferiori a quelle degli altri utenti.

Infine, mentre Milano ha una capacità attrattiva di circa il 47 per cento tutta la restante rete ha una capacità attrattiva su Milano del

12 per cento circa; praticamente su 100 passeggeri che toccano Milano, circa 80 provengono dall'esterno e gravitano su Milano e circa 20 provengono da Milano e gravitano sull'esterno.

Lo sviluppo complessivo dei binari di corsa è di circa 300 chilometri, mentre lo sviluppo dei binari di stazione, dei parchi manovra e delle dipendenze è di circa 70 chilometri.

Mediamente, l'età delle rotaie risulta di circa 30 anni.

Passando all'esame degli articoli si osserva quanto segue:

Articolo 1. — La forma del riscatto, prevista dalla legge e dalla convenzione di concessione è risultata la più sollecita e sicura per provvedere alla pubblicizzazione delle FNM.

Questo metodo d'altra parte lascia all'attuale società per azione, titolare della concessione, il carico dei debiti accumulati, che sono rilevanti e non chiaramente identificati.

Il concessionario ha diritto ad un preavviso di un anno, ma ha già dichiarato più volte al Ministero dei trasporti che non avrebbe intenzione di avvalersene. Esso è infatti interessato a disfarsi di questa gestione il cui passivo aumenta ogni anno e quindi supera la sovvenzione di esercizio ottenuta dallo Stato fino allo scadere della concessione (anno 2.000).

Quanto all'ammontare del valore degli impianti da riscattare esso verrà determinato da una commissione mista di arbitrato, in caso di disaccordo tra le parti.

Articolo 2. — Dato l'impegno della Regione Lombardia e nella preparazione del piano di ammodernamento delle FNM e nella futura gestione, sembra opportuno che il commissario venga proposto al Ministero dei trasporti dalla giunta regionale lombarda. La gestione comunque non dovrebbe durare più di un anno, entro il quale dovrà esser preparato il piano di ammodernamento e dovrà essere costituito l'ente gestore definitivo. Questo dovrà esser di diritto pubblico e la forma più idonea potrebbe essere il consorzio o l'ente speciale o agenzia costituito con legge regionale. Di esso comunque dovranno far parte sia la Regione, sia le quattro province interessate (Milano, Como, Varese, Novara) sia i comuni interessati e ciò al fine di garantire la partecipazione democratica delle autorità politiche locali alla determinazione della politica aziendale. Di questo ente inoltre è bene faccia parte anche l'azienda autonoma ferrovie dello Stato, al fine di garantire uno stretto coordinamento tra i servizi delle FNM e quelli delle FS. Quanto

all'azienda di gestione delle FNM essa potrà essere distinta dall'ente di cui sopra, pur appartenendo ad esso come proprietà o come azienda speciale.

Articolo 3. — Stabilisce la continuità della corresponsione della sovvenzione di esercizio a carico dello Stato di cui gode attualmente la FNM società per azioni a termini di legge, con eventuale possibilità di ulteriori revisioni dell'ammontare stesso in caso aumentasse il *deficit* di gestione.

Articolo 4. — Per provvedere all'ammodernamento completo della rete FNM è necessario un massiccio investimento, che solo lo Stato può stanziare. Analoghi stanziamenti sono stati fatti a suo tempo per altre linee ferroviarie, come per esempio la Circumvesuviana, con altre disposizioni legislative.

Quanto alla cifra necessaria per l'ammodernamento della FNM essa è stata indicata

in sessanta miliardi nell'ultima stesura del progetto del secondo piano quinquennale (precisamente a pagina 329). È certo che questa cifra non sarà sufficiente, ma è giusto che della somma residua si faccia carico la Regione Lombardia, con la propria quota del fondo globale o del fondo di sviluppo per le regioni.

La somma è scaglionata al massimo, in sei anni, per non gravare troppo i bilanci dello Stato.

Articolo 5. — Il piano di ammodernamento delle FNM sarà preparato dalla Regione Lombardia assieme agli altri enti che costituiranno il futuro ente di gestione, onde assicurarne la aderenza alle loro esigenze. Quanto all'approvazione del piano è riservata al Ministero dei trasporti per evidenti motivi di controllo e di sicurezza.

Articolo 6. — Riguarda le modalità di stanziamento delle somme di cui all'articolo 4.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È dichiarato il riscatto delle concessioni delle linee ferroviarie costituenti la rete delle Ferrovie Nord Milano allo scadere di un anno dalla data di pubblicazione della presente legge o entro 3 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, qualora la società concessionaria non intenda avvalersi del preavviso previsto dall'articolo 7 dell'atto aggiuntivo alla convenzione, stipulato il 30 aprile 1950, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 luglio 1950, n. 829.

Alla determinazione dell'indennità di riscatto si provvede secondo le forme previste dall'articolo 7 dell'atto aggiuntivo citato al precedente comma e dagli articoli 118 e 192 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

ART. 2.

L'esercizio delle linee ferroviarie, di cui all'articolo 1, viene affidato ad una gestione commissariale governativa.

Alla nomina del Commissario governativo si provvederà su proposta della giunta regionale della Lombardia.

La gestione commissariale governativa avrà il compito di garantire la prosecuzione del servizio in attesa che la Regione Lombardia promuova la costituzione di un ente di diritto pubblico, aperto alla partecipazione della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli enti locali, destinato ad assumere la gestione delle linee di cui all'articolo 1 della presente legge.

La gestione commissariale governativa cesserà entro tre mesi dalla data di costituzione dell'ente di cui al comma precedente.

La gestione commissariale governativa provvederà alla esecuzione dei lavori aventi carattere di urgenza, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere della giunta regionale lombarda, ed è autorizzata a gestire, per conto della Regione Lombardia, gli autoservizi integrativi e sostitutivi attualmente in concessione alla società Ferrovie Nord Milano.

ART. 3.

Restano in vigore le provvidenze previste dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed integrazioni a favore del-

l'esercizio delle linee delle Ferrovie Nord Milano, che saranno devolute alla nuova gestione per quanto di competenza dalla data del trasferimento.

Con riferimento a tale data la sovvenzione di esercizio in atto sarà sottoposta a revisione, anche oltre le tre previste dall'articolo 8 della suddetta legge 1221 modificate ed integrate dall'articolo 1 della legge 29 novembre 1971, n. 1080, con valutazione delle risultanze consuntive sino alla data dell'esercizio sociale e preventive da quella d'inizio del nuovo esercizio.

ART. 4.

Per provvedere all'ammodernamento ed al potenziamento delle linee ferroviarie di cui all'articolo 1 con relativi impianti vari e materiale rotabile, in aggiunta a quanto verrà stanziato dalla Regione Lombardia, è autorizzata la spesa a carico dello Stato di lire 60 miliardi, da iscriverne nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e aviazione civile in ragione di dieci miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1973 al 1978.

ART. 5.

Il piano di ammodernamento e potenziamento di cui all'articolo 4, sarà predisposto per iniziativa della Regione Lombardia, d'intesa con l'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti locali interessati.

Detto piano sarà approvato dal Ministero dei trasporti e aviazione civile su parere della Commissione interministeriale prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 entro i limiti dell'importo di cui allo stesso articolo 4 integrato con lo stanziamento che sarà all'uopo disposto dalla Regione Lombardia.

Il Ministero dei trasporti e aviazione civile stabilirà le modalità e le procedure per l'esecuzione dei lavori e la liquidazione delle somme dovute sugli stanziamenti previsti.

ART. 6.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, si farà fronte per le quote di lire 10 miliardi relative a ciascuno degli esercizi finanziari dal 1973 al 1978, mediante corrispondenti riduzioni del fondo iscritto al capitolo 2583 del fondo globale degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.