

CAMERA DEI DEPUTATI N. 290

(Urgenza)

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(MATTARELLA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(GAVA)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
(PELLA)

Stanziamento di fondi per il finanziamento dei lavori da eseguire dalle ferrovie dello Stato per la sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro e l'allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza

Seduta del 21 ottobre 1953

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la Convenzione stipulata il 4 febbraio 1939, in base al decreto-legge 5 settembre 1938, n. 1469, fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'Amministrazione finanziaria, l'Amministrazione autonoma degli archivi notarili ed il comune di Milano, intesa a regolare la cessione al comune stesso di alcune aree rimaste disponibili in dipendenza della sistemazione generale degli impianti ferroviari di Milano, furono fra l'altro stabilite all'articolo 4 le seguenti modalità relative alla sistemazione della stazione di Porta Nuova.

«Sulle aree dello Scalo Garibaldi e della stazione di Porta Nuova che rimarranno di proprietà dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, l'Amministrazione stessa provvederà all'impianto di una nuova stazione e all'allacciamento di tale stazione con lo Scalo Farini, nonché di un binario di raccordo tra il detto allacciamento e l'antica linea per Monza che verrà ripristinata.

L'esecuzione degli impianti di cui sopra, compreso il ripristino della vecchia linea di Monza, verrà attuata previo abbassamento del piano del ferro in modo che il comune di Milano potrà stabilire le comunicazioni stradali previste dal piano regolatore con opportune opere di sovrappassaggio sulla ferrovia.

L'attuazione delle singole opere sovrappassanti la ferrovia verrà di volta in volta regolata fra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il comune di Milano mediante apposite convenzioni per far risultare le particolari condizioni tecniche ed amministrative alle quali, di comune intesa, dovranno essere subordinate le opere stesse, di cui vengono precisati in seguito alcuni dettagli ».

I lavori oggetto del citato articolo 4 della Convenzione 4 febbraio 1939 non hanno finora avuto corso.

Però, alla fine del 1948, il comune presentò al Ministero dei lavori pubblici il piano regolatore relativo alle zone 1^a e 2^a della

città di Milano, chiedendo, per quanto riguarda gli impianti ferroviari, o l'arretramento della stazione di Milano Porta Nuova sino all'altezza di Viale Zara, oppure l'abbassamento della linea delle Varesine e della stazione di Porta Nuova a profondità tale da interessare, per notevole altezza, la falda acquifera sotterranea.

Entrambe le soluzioni vennero scartate, in quanto contrarie alle condizioni pattuite con la Convenzione 4 febbraio 1939 sopra ricordata. Inoltre, la prima soluzione non era accettabile perché avrebbe allontanata la stazione di Porta Nuova, oltre che dalla stazione centrale, anche dalle comunicazioni di Piazza Doria con il centro di Milano, ledendo così gli interessi ferroviari in conseguenza della sottrazione di traffico che avrebbe potuto comportare, e perché per di più, avrebbe impedito all'Amministrazione di ripristinare una comunicazione con Monza. La seconda soluzione, poi, sarebbe risultata oltremodo costosa perché l'impianto dei binari, marciapiedi, ecc. avrebbe dovuto essere eseguito per una certa profondità, nella falda acquifera.

In considerazione delle suaccennate obiezioni avanzate dall'Amministrazione ferroviaria, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici nella seduta del 17 dicembre 1948, nell'approvare parte del piano regolatore urbanistico di Milano, stralcio la zona interessata dai raccordi fra Porta Nuova e la vecchia linea di Monza e sollecitò il comune di Milano a prendere accordi preventivi tecnici e finanziari con le ferrovie dello Stato, in modo da conciliare le esigenze urbanistiche con quelle ferroviarie. Lo stesso comune di Milano, nel corso della citata seduta del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, riconobbe, inoltre, che il raccordo fra la stazione di Porta Nuova e la vecchia linea di Monza (linea da ripristinare) avrebbe dovuto svolgersi verso Porta Nuova anziché verso Farini, e ciò anche per esigenze del piano regolatore.

In relazione al parere espresso dal prefato Consiglio, sono stati presi accordi con il comune di Milano ed è stato concretato un piano di sistemazione ferroviaria della zona fra la stazione di Milano Porta Nuova e le stazioni di Certosa e di Greco, con relativi profili altimetrici — che sono stati in massima approvati dal comune — limitando l'abbassamento della stazione a metri 2 sotto livello di via Galilei. Il comune ha inoltre fatto presente che il problema della sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova riveste un'importanza fondamentale per l'or-

ganico sviluppo della città di Milano, secondo il nuovo indirizzo dato dalla sistemazione urbanistica, in relazione alle direttrici naturali di espansione verso nord, ed alla necessità di decongestionamento del vecchio centro, mediante la formazione del nuovo centro direzionale in cui verrà a trovarsi incorporata la stazione suddetta.

L'esecuzione delle opere sopra descritte, relative alla nuova sistemazione ed ampliamento della stazione di Milano Porta Nuova sul piazzale abbassato comporta una spesa che dovrà restare a totale carico dell'Amministrazione ferroviaria, di 3.400 milioni di lire, corrispondente ad un abbassamento della stazione fino al livello di via Galilei,

La spesa dipendente dal maggior abbassamento di metri 2 richiesto dal comune dovrà far carico, invece, integralmente al comune stesso.

I lavori di sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova sono divenuti di impellente interesse anche per l'Amministrazione ferroviaria, occorrendo ampliare, convenientemente ed al più presto, la stazione, che deve servire di sussidio alla Centrale, dove, come è noto, il traffico in taluni periodi è notevolmente congestionato.

Per questa medesima ragione si rende inoltre necessario anche il previsto impianto di un binario di raccordo per la linea di Monza, in quanto con esso si potrà concentrare a Milano Porta Nuova una buona parte del movimento dei treni locali della periferia Nord di Milano (dalle linee di Monza, Lecco, Bergamo, Novara, ecc.). È stata, pertanto, progettata anche la costruzione del predetto raccordo tra Milano Porta Nuova e Milano Greco, che richiederà una spesa complessiva, a carico dell'Amministrazione ferroviaria, di milioni 2.100.

Il presente disegno di legge è appunto rivolto ad assicurare il finanziamento della spesa complessiva di lire 5.500.000.000 da sostenersi dall'Amministrazione ferroviaria per l'esecuzione dei lavori sopra descritti.

L'articolo 1 stabilisce, a tale scopo, che la suddetta somma sarà fornita, a titolo di sovvenzione, dal Ministero del tesoro all'Amministrazione ferroviaria, ripartitamente, come viene precisato al successivo articolo 3, nei seguenti cinque esercizi finanziari, in relazione al tempo previsto per l'esecuzione dei lavori:

lire 500 milioni, nell'esercizio 1954-55;
lire 1.500 milioni, nell'esercizio 1955-56;
lire 1.500 milioni, nell'esercizio 1956-57;
lire 1.500 milioni, nell'esercizio 1957-58;
lire 500 milioni, nell'esercizio 1958-59.

L'articolo 2 prevede, invece, il regolamento dei rapporti fra l'Amministrazione ferroviaria e il comune di Milano, nei riguardi delle varianti da apportarsi, sia per esigenze tecniche dell'esercizio ferroviario, sia per esigenze di sistemazione urbanistica delle

zone interessate dai lavori, all'insieme delle opere di cui è cenno nella Convenzione 4 febbraio 1939, precisando che le maggiori spese derivanti da quelle varianti che fossero imposte da ragioni urbanistiche dovranno restare a carico dello stesso comune.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministero del tesoro è autorizzato a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato una sovvenzione straordinaria di lire 5.500.000.000 per l'esecuzione dei lavori di sistemazione della stazione di Milano Porta Nuova con abbassamento del piano del ferro ed allacciamento della stazione stessa con la linea di Monza, in dipendenza della Convenzione stipulata col comune di Milano, in virtù del regio decreto-legge 5 settembre 1938, n. 1469, dai Ministeri delle finanze, delle comunicazioni e di grazia e giustizia, in data 4 febbraio 1939.

ART. 2.

Gli accordi conclusi dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con il comune di Milano per le varianti da apportare, per esigenze tecniche o urbanistiche, al piano di lavori previsto nella Convenzione indicata all'articolo precedente, saranno approvati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro. Le maggiori spese derivanti dalle varianti richieste dal comune di Milano per ragioni di sistemazione urbanistica della zona interessata dai lavori, saranno a carico del comune stesso.

ART. 3.

La sovvenzione di cui all'articolo 1 sarà fornita dal Tesoro all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in cinque esercizi finanziari in ragione di lire 500.000.000 per l'esercizio 1954-55; lire 1.500.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari 1955-56; 1956-57; 1957-1958; lire 500.000.000 per l'esercizio 1958-1959.

ART. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione della presente legge.