

MOZIONE

La Camera,

ribadito il ruolo strategico del potenziamento del sistema ferroviario nazionale, in coerenza con l'obiettivo di riequilibrare, nel trasporto di persone e di merci, la ripartizione modale gomma/ferro a favore di quest'ultimo sistema;

considerato che tale obiettivo può essere perseguito, anche in linea con le recenti decisioni del Parlamento europeo sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, non necessariamente attraverso linee realizzate *ex novo* che sacrificino alla massima velocità le prioritarie esigenze di integrazione ed incremento dell'accessibilità;

considerato che nel frattempo sono maturate forti e motivate obiezioni al Tav nei seguenti punti:

1) la mancanza di una convincente analisi per determinare la velocità di progetto ottimale, in termini di costi e benefici, per le diverse tratte di cui si compone il sistema italiano Tav;

2) l'inattendibilità dello studio utilizzato per determinare la sensibilità della domanda di trasporto passeggeri alla velocità;

3) l'insufficienza dei flussi previsti in termini passeggeri garantire l'economicità delle linee, che si avvicinano valori sufficientemente elevati soltanto su parte della direttrice Milano-Roma;

4) l'insussistenza delle ragioni economiche perché l'offerta di trasporto merci sulle linee Tav risulti competitiva rispetto a quella ferrovia ordinaria;

5) la sottostima dell'impatto acustico e delle vibrazioni delle nuove linee, per il quale non esiste alcuna valutazione del costo necessario per gli interventi per la realizzazione di barriere efficaci;

6) le contraddittorie e spesso sommarie valutazioni di impatto ambientale, tendenti in generale solo a giustificare le opere più che a valutarle;

considerato che il progetto Tav suscita forti perplessità anche nei suoi aspetti economici e finanziari, per i seguenti motivi:

1) i contenuti normativi dei contratti risultano in apparenza fortemente innovativi, prevedendo prezzi «chiavi in mano»; in realtà, si caratterizzano per l'assenza di qualsiasi meccanismo competitivo, tanto che inizialmente era previsto che l'intero sistema di opere venisse realizzato senza gare di appalto e per la Milano-Napoli i lavori sono stati affidati utilizzando forme di trattativa privata. Ciò ha avuto ripercussioni sulla qualità dei progetti esecutivi ed ha provocato ripetuti interventi dell'Autorità *antitrust* e del Parlamento;

2) è del tutto discutibile l'assimilabilità dell'operazione Tav al sistema di *project financing*. La stessa ragioneria generale dello Stato avanza perplessità riguardo all'ingegneria societaria e finanziaria, contestando la suddetta assimilazione;

3) il sistema delle garanzie statali è ritenuto troppo elevato rispetto agli *standard* internazionali;

4) i meccanismi concorsuali e competitivi e i meccanismi contrattuali che legano tra loro i diversi soggetti interessati al progetto (società promotrici, ferrovie dello Stato spa, banche, imprese) non sono pienamente soddisfacenti;

5) i soci privati si accollano rischi limitati all'interno del progetto;

6) gli appalti a valle dei *general contractors* sono scarsamente trasparenti;

considerato che le vicende giudiziarie che hanno interessato l'amministratore delle Ferrovie dello Stato nell'esercizio delle sue funzioni e che hanno portato alla sua sostituzione dovrebbero essere seguite, di conseguenza, da una revisione dell'intero progetto industriale e finanziario delle

società, del quale il progetto Tav, per le sue dimensioni, rappresenta l'aspetto dominante;

impegna il Governo

a rivedere il progetto Tav e a presentare al Parlamento, entro tre mesi, una nuova proposta che superi le perplessità e le critiche sopra evidenziate nei diversi

aspetti tecnici, ambientali ed economici, superando la logica dei tracciati autonomi rispetto alla rete esistente.

(1-00094) « Peretti, Giovanardi, Baccini, D'Alia, Frau, Fronzuti, Fabris, Follini, Galati, de Ghislanzoni Cardoli, Fratta Pardini, Scarpa Bonazza Buora ».