

## MOZIONE

La Camera,

premesso che:

i recenti disastri ferroviari ed i disservizi organizzativi messi in evidenza nelle situazioni di emergenza sono conseguenza diretta della miope gestione con cui per anni sono state amministrate le ferrovie dello Stato e della mancanza di investimenti per ammodernare, potenziare la rete e rendere più sicura la circolazione dei treni;

da anni nel Parlamento e nel Paese si levano voci di politici ed esperti che chiedono l'avvio di progetti che adeguino alle necessità economiche le linee trasversali, servizi passeggeri e merci fra nord e sud, le infrastrutture ferroviarie, abbandonate da decenni, del Sud, della Sicilia e della Sardegna, ma la rete ferroviaria è rimasta sostanzialmente quella esistente alla vigilia del secondo conflitto mondiale, anzi alla costruzione della Roma-Firenze, unica nuova tratta, si è contrapposto lo smantellamento di numerose linee considerate, in modo affrettato, « rami secchi »;

con il progetto di quadruplicamento veloce della Milano-Napoli, della Torino-Trieste e della Milano-Genova è stato dato l'avvio ad una strategia di potenziamento della rete, ma il progetto, pur definito nei suoi dettagli tecnici e finanziari, ha trovato incomprensioni ed opposizioni che ne hanno rallentato l'esecuzione;

l'articolo 2, comma 15, della legge n. 662 del 1996 prevede che « entro il 31 gennaio 1997, il Governo procede ad una verifica e riferisce alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del progetto alta velocità »; tale norma ha contribuito al rallentamento complessivo del progetto ed è stata causa del più recente ed ulteriore rinvio;

la verifica ha avuto inizio il 4 febbraio 1997 (e quindi dopo il termine previsto per legge) con l'audizione del Ministro dei trasporti e della navigazione, si è protratta a lungo per i contrasti all'interno della maggioranza, evidenziati dalle diverse valutazioni espresse in Commissione dal Ministro dei trasporti e della navigazione e da quello dell'ambiente;

in particolare mentre nella audizione del 4 febbraio 1997 il Ministro dei trasporti e della navigazione ha testualmente affermato « mi pare difficilmente discutibile la necessità del quadruplicamento dei binari che servono le principali città italiane, tanto più che vi sono parecchie tratte in cui si è raggiunto il livello di saturazione sui due binari » il Ministro dell'ambiente, nel corso della audizione resa alla Commissione trasporti della Camera il 23 luglio 1997 (ben cinque mesi e ventitré giorni dopo il termine fissato dalla legge per la verifica!), dava del progetto una valutazione decisamente negativa rafforzata da considerazioni tecniche sulla utilità del progetto non di competenza del suo dicastero ed affermava che « la verifica ha evidenziato come la realizzazione delle nuove linee non sia accompagnata da un disegno strategico » ed inoltre « per le linee non ancora approvate (Torino-Venezia e Milano-Genova) c'è tuttora divergenza sulla valutazione di inefficacia del quadruplicamento ad alta velocità », « per tali tratte il ministero dell'ambiente è del parere che vadano riconsiderati il progetto e l'iter decisionale »;

tutto ciò fa ritenere che sussistano tuttora dubbi sulla concreta volontà all'interno del Governo di abbreviare i tempi tecnici occorrenti per il completamento del progetto nelle tratte in cui sono già iniziati i lavori, e — per le altre tratte — di dirimere i problemi politici, superare gli ostacoli burocratici connessi alla conclusione delle Conferenze dei servizi in corso, erogare i previsti finanziamenti pubblici compresi i maggiori oneri derivanti dai ritardi nell'apertura dei cantieri;

durante la verifica parlamentare il Ministro dei trasporti, onorevole Burlando,

ha insistito sulla trasformazione del progetto da « alta velocità » ad « alta capacità » e sulla necessità di prevedere l'utilizzazione delle linee in costruzione, per il trasporto merci, dimenticando probabilmente che sin dalla loro prima progettazione era stata prevista per le linee ad alta velocità l'integrazione nella rete ferroviaria esistente per consentire il suo potenziamento reale con rilevanti ricadute sulla efficienza effettiva del sistema e sulla possibilità di un aumento globale della offerta di trasporto merci e passeggeri a livello locale e nazionale, infatti il quadruplicamento veloce di linee oggi intasate dalla richiesta di traffico a lunga percorrenza comporterà miglioramenti del servizio relativo al pendolarismo locale ed incrementi dell'offerta del trasporto delle merci in particolare di tipo intermodale;

le relazioni della Commissione per i trasporti ed il turismo del Parlamento europeo hanno più volte ribadito come la pianificazione e realizzazione di una grande rete di ferrovie ad alta velocità presupponga l'esistenza di un sistema integrato europeo di trasporti ed una politica comune;

la Commissione dell'Unione europea ritiene fondamentale una rete europea ad altissima tecnologia ed ha emanato a tal fine direttive volte ad armonizzare progressivamente i sistemi di trazione, alimentazione, di segnalamento dei singoli Stati;

i progetti prioritari elaborati a livello europeo fanno esplicito riferimento al sistema alta velocità adottato dall'Italia, e il trans-european transport Network individua 14 progetti di interesse comune, approvati dal Consiglio europeo di Essen del dicembre 1994, da realizzare entro il 2010 per giungere ad un sistema di trasporti integrati; fra questi interessano il nostro Paese la linea di trasporto ad alta velocità Monaco-Brennero-Verona e la linea alta velocità da Lione a Torino verso Venezia e Trieste, progetti per la cui realizzazione sono possibili contributi finanziari comunitari;

è prevista a breve la stipula di intese per definire gli impegni fra Italia e

Francia sulla connessione (Torino-Lione) tra il sistema italiano ed il sistema europeo alta velocità;

analoghe intese sono previste tra Italia, Austria e Germania per l'asse del Brennero, ma le opere di miglioramento del tracciato già realizzate, se affiancate al raddoppio della Bologna-Verona, consentirebbero incrementi consistenti del traffico merci;

l'utilizzo delle potenzialità del collegamento ovest-est attraverso la pianura padana, che costituirebbe una alternativa ai sistemi di trasporto orizzontali dell'Europa continentale, può essere ottenuto saldando la Lione-Torino-Venezia alla rete ferroviaria di Slovenia ed Ungheria da definire attraverso accordi con codeste nazioni;

il sistema italiano di quadruplicamento e la conseguente velocizzazione delle linee è limitato adesso alle principali direttrici ferroviarie nelle quali la domanda di trasporto ha raggiunto livelli di saturazione tali da porle in condizioni prossime al collasso, infatti sull'asse Milano-Napoli si registrano ogni anno 72 milioni di passeggeri per ferrovia, fra Torino e Venezia a fronte di 38 milioni di passeggeri che scelgono il mezzo ferroviario ve ne sono ben 220 milioni che utilizzano la strada; fra Milano e Genova ogni anno viaggiano 9 milioni di passeggeri e vengono trasportate 5 milioni di tonnellate di merce;

il piano generale dei trasporti (approvato, ai sensi della legge 15 giugno 1984, n. 245, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986) prospettava come indispensabile il raddoppio di capacità dell'infrastruttura ferroviaria relativamente alle direttrici ovest-est (Torino-Venezia) e nord-sud (Milano-Napoli), e da allora le necessità che avevano determinato le scelte del Pgt si sono ulteriormente accresciute;

fra gli obiettivi del progetto alta velocità vi è il trasferimento su rotaia di quote rilevanti dell'attuale domanda di tra-

sporto su gomma che movimentata l'80 per cento delle merci e l'85 per cento delle persone, ciò anche per esigenze di risparmio energetico, di sicurezza, di riduzione dell'inquinamento atmosferico;

i segnali negativi provenienti dal Governo hanno creato un clima di incomprendimento e sfiducia negli azionisti privati del progetto e compromesso i rapporti fra Tav e Consorzi di imprese incaricati di realizzare le varie tratte. Così non è stato ratificato l'accordo dell'agosto 1996 fra la Tav ed Iricav Uno per recuperare i ritardi nella realizzazione della linea Roma-Napoli e, più recente e preoccupante segnale, la Tav ha chiesto a Cepav Uno la restituzione di 700 miliardi di anticipazioni versati per la Milano-Bologna;

fra le immediate conseguenze di questo stato di cose, oltre ai ritardi complessivi dell'intero progetto vi è l'impossibilità di attivare la linea Roma-Napoli entro il dicembre 1999, il che complicherà i piani previsti per la mobilità nell'area della capitale e l'adeguamento della Roma-Firenze, entro il Giubileo del 2000, e vanificherà le speranze degli operatori turistici di Napoli, Caserta, Frosinone, Fiuggi, Chianciano di offrire sistemazioni logistiche ai pellegrini a meno di un'ora di treno da Roma;

nel nostro Paese esiste un pesante squilibrio fra la potenzialità della rete ferroviaria settentrionale e quella del Mezzogiorno;

gli investimenti per l'ammodernamento e lo sviluppo della rete ferroviaria italiana, ivi compresi quelli per l'alta velocità, sono un importante volano per lo sviluppo occupazionale e stimolano positivamente il quadro economico nazionale, cosicché preoccupano al riguardo le voci di sostanziosi tagli al bilancio delle ferrovie che verrebbero disposti dal Governo nella legge finanziaria per il 1998;

il rilancio del trasporto su ferro nel nostro Paese sarà possibile se, oltre al raddoppio veloce previsto dal piano alta velocità, saranno adottati provvedimenti

per lo sviluppo, l'ammodernamento delle linee trasversali fra cui la « Pontremolese », la Orte-Falconara-Ancona e la Caserta-Foggia ed insulari quali la Messina-Palermo e Messina-Siracusa, Cagliari-Sassari: per questi obiettivi non sono sufficienti i progetti ferroviari previsti dal cosiddetto recente decreto « salvacantieri »,

impegna il Governo:

a concludere rapidamente le Conferenze di servizi per l'alta velocità tuttora aperte utilizzando gli strumenti legislativi in vigore inclusa la normativa di cui all'articolo 17 della legge 17 maggio 1997, n. 127 « Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo », al fine di determinare un quadro di riferimento sicuro ed affidabile, ed a stabilire tempi certi per le Conferenze di servizi ancora da aprire (nodo di Firenze, Milano-Verona-Venezia, Milano-Genova);

a fornire al Parlamento relazioni semestrali sullo stato di avanzamento dei singoli progetti (tratte e nodi) del programma alta velocità e dei programmi ordinari delle ferrovie dello Stato in modo da poter valutare interazioni tra nuove linee e linee storiche anche rispetto al programma di riequilibrio fra trasporto su ferro e trasporto su gomma;

ad avviare concrete azioni per accelerare i lavori sulla Roma-Napoli e recuperare il tempo perso fra l'agosto 1996 ed oggi, in modo che la linea possa essere pronta almeno entro il secondo semestre del 2000;

a risolvere al più presto i problemi burocratici ed aprire i cantieri per il nodo ferroviario di Roma per collegare la Roma-Napoli alla Roma-Firenze;

a dare inizio immediato, tenuto conto del limitato costo, della insussistenza di problemi ambientali, della rilevante importanza per il completamento della intera infrastruttura alta velocità, ai lavori per l'adeguamento tecnico-funzionale della Roma-Firenze ai parametri alta velocità;

a stabilire criteri e limiti del finanziamento pubblico delle linee alta velocità Milano-Venezia e Milano-Genova e passare quindi alla fase di elaborazione dei relativi progetti esecutivi, tenendo conto della necessità di un loro inserimento nell'ambito del progetto complessivo di ammodernamento della rete europea;

a realizzare un quadro di intese internazionali « certo », confermando la priorità del collegamento Torino-Lione, dell'asse del Brennero, della prosecuzione ad Est da Trieste a Lubiana e Budapest, e predisporre per quanto riguarda la normativa iniziative legislative ed amministrative atte a favorire tali intese;

a prevedere il prolungamento del quadruplicamento veloce fino a Battipaglia, avviando nel contempo gli studi tecnici e finanziari necessari, nonché i contatti con le amministrazioni locali, per il prolungamento del sistema fino a Villa San Giovanni;

a erogare i finanziamenti occorrenti alla velocizzazione e raddoppio della Caserta-Foggia, fondamentale infrastruttura per i collegamenti trasversali del Mezzogiorno;

a completare l'attuazione dei piani di sviluppo della rete tradizionale, già approvati nelle precedenti legislature, con par-

ticolare riferimento alla Bologna-Verona ed alle linee trasversali ed insulari (Messina-Palermo, Messina-Catania, Pontremolese, Orte-Ancona, Roma-Pescara);

a salvaguardare per il 1998 e per gli anni successivi gli stanziamenti a suo tempo previsti dalle leggi finanziarie;

a verificare la congruità e la rispondenza dei programmi Tav e ferrovie dello Stato con gli obiettivi conclamati, tenendo conto della necessità di spostare dal traffico su gomma a quello su ferro i prevedibili incrementi della domanda merci-passeggeri;

a prevedere finanziamenti per le ferrovie dello Stato mirati ad elaborare e realizzare progetti che migliorino gli *standard* di sicurezza, attuando moderni sistemi di segnalazione e controllo;

a prevedere finanziamenti per procedere, in collaborazione fra regioni, ferrovie dello Stato e gestori delle strade, alla soppressione dei passaggi a livello, al fine di accrescere la sicurezza nella circolazione dei treni e degli utenti della viabilità ordinaria.

(1-00190) « Mammola, Pisanu, Tatarella, Giovanardi, Sanza, Floresta, Matteoli, Baccini, Becchetti, Savarese ».