

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La IX Commissione,
premessò che:

in seguito alla verifica di Governo sul progetto di quadruplicamento ferroviario veloce prevista all'articolo 2, comma 15 della legge n. 662 del 23 dicembre 1996, il gruppo di esperti del Ministero dei trasporti e della navigazione e del Ministero dell'ambiente ha redatto un documento conclusivo che dovrebbe imprimere una svolta alla verifica;

la commissione di esperti, nonostante non avesse il compito di presentare un progetto alternativo, ha presentato un documento molto significativo rispetto al progetto treni alta velocità;

dal documento risultano emergere le seguenti osservazioni:

si rileva la mancanza dei « necessari riferimenti alle possibili ipotesi di sviluppo o di trasformazione socio-economica del Paese, al divenire degli scenari internazionali e del conseguente collocamento dell'Italia nel contesto del nuovo ordine economico europeo, alle profonde modifiche avvenute nei Paesi dell'est »;

si sottolinea la necessità di un'analisi della rete soprattutto in relazione alla conformazione stessa del territorio e della rete esistente. Si tratta in buona sostanza di « individuare e realizzare, utilizzando l'insieme dei corridoi principali e complementari, gli interventi indispensabili per far fronte alle necessità di breve, medio e lungo periodo » per la evidente mancanza di una « concreta ed efficace soluzione per il traffico merci » nel progetto Av-Ac;

si rileva la mancanza di « un progetto merci di rete, quantomeno riferibile all'area padana » dimostrando che « l'attuazione di un programma di esercizio merci integrato di buona qualità è condi-

zionato, oltre che da un migliore uso dei fattori di produzione, da immediati interventi riguardanti sia il progetto principale, sia la rete complementare ». In una nuova visione politica, sarebbe attuabile il passaggio ad una « soluzione di alta capacità per l'uso della linea che veda il trasporto merci come elemento non residuale di un servizio di trasporto integrato e intermodale »;

si suggerisce che « nella realizzazione degli impianti fissi si prevedano ipotesi sufficientemente elastiche per soddisfare possibili cadenzamenti nei nodi, coerenti con soluzioni alternative rispetto a quelle fino ad oggi praticate », nonché che si approfondiscano e si estendano i concetti di « appuntamento » fra treni cadenzati e treni locali nelle principali stazioni di connessione e nelle fasce orarie di cadenzamento »;

si rileva che la spesso invocata politica di interoperabilità europea, confermata nel parere espresso da questo Parlamento sullo schema di regolamento concernente l'attuazione della direttiva 91/440/CEE, « richiederebbe nel comparto territoriale che interessa, veicoli capaci di funzionare a corrente alternata a 15kV-16,7 Hz, e non a frequenza industriale »;

le valutazioni economiche e finanziarie del progetto sono rese « poco significative » dalla mancata definizione di « politiche infrastrutturali, strategie organizzative e di mercato, nonché adeguate e congruenti politiche dei trasporti » come dimostrano i dati allegati. Senza questi elementi non risulta possibile recuperare quote significative di domanda di trasporto di lunga percorrenza di passeggeri e merci che, a fronte di una forte crescita, risulta solo in minima parte assorbita dalla ferrovia a vantaggio dei modi stradali;

si osserva che « se, come sembra, la domanda è fortemente sovrastimata (nell'attuale assetto organizzativo e normativo dei trasporti), è ovvio che la redditività del progetto risulta sovrastimata più che proporzionalmente, data la natura decrescente dei costi ferroviari. Ciò può presen-

tare rilevanti problemi per le risorse pubbliche complessive assorbite dal progetto »;

è messa in evidenza e motivata la necessità dei seguenti approfondimenti: approfondimento degli studi sulla domanda viaggiatori e merci; approfondimento del progetto dell'esercizio (linee, tipo di orario, tariffe) viaggiatori e merci; accertamento della convenienza dell'elettificazione in c.a. monofase a 2x25kV rispetto alla soluzione a 3kV c.c.; un'analisi più dettagliata del quadro infrastrutturale, del grado di funzionalità, degli incrementi di capacità e di velocità commerciale conseguibili con un modello di esercizio che faccia ampiamente ricorso ad orari cadenzati e coordinati;

si rileva che la realizzazione delle tratte Torino-Milano-Venezia e Genova-Milano hanno « raggiunto una formulazione progettuale ed una disponibilità finanziaria di livello meno avanzato rispetto alla dorsale ». In particolare, la direttrice Torino-Milano-Venezia risulta non essere stata « posta a confronto, specialmente sul piano delle priorità temporali, con le possibili varianti e integrazioni che un'analisi di rete può evidenziare ». Per la linea Genova-Milano si ritiene che i contenuti dello studio e della progettazione « debbano oggi essere sottoposti ad un esame che tenga conto esplicitamente dei principi e delle considerazioni fin qui enunciati »;

la struttura delle linee del progetto Tav non prevede alcun collegamento IC di 1° livello con i principali aeroporti internazionali e intercontinentali. Si raccomanda la verifica in relazione a collegamento di piccole partite merci e plichi postali del nodo Milano e nodo Roma con modalità aerocargo nazionale e internazionale nella prospettiva di realizzare trasporto intermodale merci oltre che naturalmente passeggeri;

le tracce merci previste sulla linea alta velocità risultano alquanto limitate. Ciò comporterebbe, a fronte della realizzazione del progetto, sia il potenziamento di altri itinerari con relativo adeguamento delle gallerie sia la gestione mista merci-

passeggeri della linea alta velocità in fasce orarie aggiuntive a quelle notturne attualmente previste:

impegna il Governo:

a cambiare radicalmente il progetto, almeno nella parte ancora modificabile, raddoppiando i tratti di linea ritenuti saturi con una velocità massima di progetto di 220 chilometri orari che rende possibile la revisione dei tracciati;

a verificare la realizzazione dei nodi individuando le priorità del trasporto pubblico locale e delle merci al fine di integrare il traffico merci e passeggeri secondo le caratteristiche dei singoli nodi;

a procedere ai quadruplicamenti limitatamente alla tratta a ridosso della città di Torino (Santhià), Milano (Novara e Brescia) e alla tratta Padova-Venezia riprogettando gli itinerari resi necessari: in sostanza, ad accantonare il vecchio progetto alta velocità non ancora realizzato;

a verificare la possibilità di percorsi alternativi alla Val di Susa;

a realizzare, grazie al risparmio di risorse derivante dai cambiamenti indicati, la velocizzazione e il recupero delle tratte storiche;

a implementare e progettare, grazie al risparmio di risorse derivante dai cambiamenti indicati, una rete merci il più possibile autonoma da quella passeggeri. In particolare, deve essere realizzato il potenziamento della mediopadana per costituire il corridoio merci a sud delle Alpi al fine di collegare la Spagna e la Francia del sud con l'est europeo. Contemporaneamente a potenziare ad ovest i collegamenti fra Genova e il Gottardo, e provvedere al recupero delle linee piemontesi; a potenziare a est le diramazioni verso Ferrara e Ravenna, e verso Vicenza e Treviso con percorsi alternativi alla Padova-Venezia; a potenziare al centro i collegamenti dal Brennero verso Bologna e il Tirreno;

a rivedere le procedure degli appalti, stante l'acquisizione da parte delle Ferro-

vie dello Stato del 100 per cento della Tav, al fine di risolvere la commistione tra pubblico e privato all'origine del progetto;

a cambiare il legame fra valorizzazione del patrimonio delle Ferrovie dello Stato nei centri urbani e la Tav;

a modificare il sistema di alimentazione al fine di ottenere sia il massimo di integrazione della rete sia la riduzione dei costi del materiale rotabile necessario, nonché a valutare a livello nazionale e europeo l'indirizzo per una omogeneizza-

zione delle tensioni con l'obiettivo di consentire piena interoperabilità e cooperazione fra ferrovie;

a potenziare adeguatamente i servizi territoriali di controllo;

a documentare la parte finanziaria del progetto indicando con le opere anche i relativi finanziamenti al fine di procedere contestualmente ai quadruplicamenti e ai potenziamenti delle vecchie linee e della rete merci.

(7-00605)

« Boghetta ».