

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La IX Commissione,

premesso che:

il progetto « treno alta velocità », fino ad oggi, è stato sottoposto:

nell'ottobre 1993, al parere del Consiglio di Stato, il quale, da una parte, ha riconosciuto la piena validità degli atti contrattuali previsti dal progetto, e dall'altra ha stabilito che il 40 per cento delle opere da realizzare deve essere affidato attraverso gare internazionali in conformità alla disciplina comunitaria;

nel febbraio 1994, al parere dell'Autorità della concorrenza e del mercato che, a conclusione dell'indagine conoscitiva sul settore dell'alta velocità ha affermato la validità degli atti negoziali contenuti nel progetto non ravvisando alcuna violazione delle regole della concorrenza;

nel febbraio 1997, alla verifica del Governo (non ancora conclusasi), prevista dall'articolo 2, comma 15, della legge 23 dicembre 1996, n. 662. In particolare l'articolo 2, ha incentrato la verifica « sulle conferenze dei servizi, sui rapporti Tav Spa-Ferrovie dello Stato Spa, sui piani finanziari della Tav Spa, sulla legittimità degli appalti, sui meccanismi di indennizzo, sui nodi, le interconnessioni, i criteri di determinazione della velocità, le caratteristiche tecniche che consentano il trasporto delle merci, nonché sull'attività dell'unità di vigilanza presso il ministero dei trasporti e della navigazione, con l'obiettivo di consentire al Parlamento di valutare il progetto di alta velocità all'interno degli obiettivi più generali del potenziamento complessivo della rete ferroviaria, dell'intermodalità, dell'integrazione del sistema dei trasporti in funzione del collegamento dell'intero Paese e di questo con l'Europa »;

a seguito della citata verifica è stato costituito un gruppo di lavoro composto di

esperti del ministero dei trasporti e della navigazione e del ministero dell'ambiente, che hanno indirizzato la loro valutazione, prevalentemente, sulla velocità di punta, sulla tensione di alimentazione e sul modello di esercizio integrato merci e passeggeri, relativamente alle tratte della dorsale nord-sud e dell'asse est-ovest Torino-Venezia e della linea Milano-Genova;

dalle valutazioni effettuate, rese note dal Ministro dell'ambiente nelle audizioni del 23 luglio e del 30 settembre 1997, emerge che:

per le citate linee sussistono problemi non pienamente risolti e pertanto sono necessari ulteriori approfondimenti e modifiche;

esiste divergenza sulla valutazione di inefficacia del quadruplicamento veloce;

per quanto riguarda il sistema di alimentazione va verificata la convenienza dell'introduzione in Italia del sistema di trazione monofase 2x25 chilovolt 50 Hz;

la Commissione dell'Unione europea ritiene fondamentale la realizzazione di una grande rete di ferrovie ad alta velocità fortemente integrata e, all'uopo, ha emanato direttive tese all'armonizzazione dei sistemi di trazione ed alimentazione;

nell'ambito dell'integrazione del traffico passeggeri e merci e, quindi, dell'integrazione tra rete storica e nuova rete, assumono fondamentale importanza lo sviluppo dei nodi;

nella seduta del 2 febbraio scorso il Ministro dei trasporti Treu, in riferimento alla tratta Brescia-Padova, ha affermato che è stata avviata una verifica per definire sia il tracciato che l'alimentazione;

l'articolo 6, comma 4, della legge 23 dicembre 1994, n. 725, ha stabilito che gli interessi intercalari a carico dello Stato sono erogati per un periodo di 62 mesi dall'inizio dei lavori e che la suddetta disposizione è stata abrogata con l'articolo 3, comma 2, della legge 18 giugno 1998, n. 194;

la legge 8 ottobre 1998, n. 354, all'articolo 3, comma 2 prevede un contributo, non superiore a 300 miliardi, per l'ammodernamento di tratte ferroviarie in territorio sloveno. Ciò si inquadra nel progetto di realizzazione del corridoio plurimodale n. 5, estremamente importante per i collegamenti commerciali tra l'area del nord-est e l'Europa;

le carenze della linea ferroviaria Bologna-Verona-Monaco hanno comportato oggettive difficoltà che non garantiscono un funzionale, efficiente e concorrenziale trasporto delle persone e delle merci;

sulla linea Milano-Roma-Napoli, sono stati avviati i lavori sulla tratta Roma-Napoli e relativamente a tale tratta la Banca europea degli investimenti (Bei) ha già erogato due prestiti. Uno erogato nell'aprile dello scorso anno, di lire 500 miliardi, e l'altro, di lire 700 miliardi, erogato nel mese di maggio dello stesso anno;

relativamente alla tratta Roma-Napoli, già dal 1995, la Commissione parlamentare antimafia ha evidenziato l'esistenza di infiltrazioni della criminalità organizzata;

nel novembre 1997, è stata costituita la società italiana trasporti ferroviari (Itf) mediante acquisto, da parte di FS Spa, delle azioni detenute in Tav da soci privati e pertanto ad oggi la cosiddetta Tav 2 risulta costituita al 100 per cento con capitale pubblico;

nella riunione del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie, tenutosi nei primi giorni di febbraio '99, è emerso che alla Tav mancano 8 mila miliardi, tra maggiori costi e revisioni al ribasso delle previsioni di traffico;

impegna il Governo:

a considerare prioritaria la realizzazione dei nodi al fine di consentire l'integrazione del traffico merci e passeggeri;

a rispettare, in relazione al sistema di alimentazione, il principio della politica di

interoperabilità europea, richiamata nel parere espresso dal Parlamento sullo schema di regolamento concernente l'attuazione della direttiva 91/440/CEE e ribadita dall'articolo 18, della legge 5 febbraio 1999, n. 25, allo scopo di promuovere l'uniformità delle tensioni anche a livello comunitario consentendo così la piena interoperabilità delle ferrovie;

a fornire chiarimenti circa la tratta Bologna-Verona, anche in considerazione della contestazione, di questi giorni, da parte di Bruxelles, delle modalità di assegnazione di una serie di contratti riguardanti la progettazione anche della stazione per l'alta velocità di Bologna;

a porre in essere con sollecitudine tutte le iniziative necessarie per la realizzazione della parte italiana del suddetto corridoio 5, tenuto conto che il 1° ottobre 1998 è stato accolto come raccomandazione l'ordine del giorno n. 9/5128/7 e con la legge 23 dicembre 1998, n. 449, si è previsto lo stanziamento di somme per interventi relativi al citato corridoio e relativi collegamenti;

in riferimento alla tratta Brescia-Padova, a prevedere un determinante coinvolgimento degli enti locali interessati, soprattutto ai fini dell'individuazione del tracciato che si riterrà più opportuno;

a comunicare quali iniziative siano state intraprese per eliminare i fenomeni di infiltrazione della criminalità organizzata e a quali risultati siano giunti gli eventuali procedimenti giudiziari avviati;

a fornire al Parlamento dati circa il costo dell'operazione che ha portato alla costituzione di Itf e le risorse finanziarie all'uopo utilizzate;

a sottoporre, al parere del Parlamento, qualunque iniziativa eventualmente venga intrapresa per far fronte alle difficoltà finanziarie della Tav;

a presentare al Parlamento una relazione circa l'esatto ammontare degli interessi intercalari, a carico dello Stato, relativamente alla raccolta dei capitali per gli

investimenti del progetto alta velocità, e a ripristinare un termine oltre il quale il finanziamento della Tav non dovrà incidere più sul bilancio dello Stato stesso;

a presentare al Parlamento, ogni sei mesi, relazioni circa lo stato di avanzamento dei lavori sia di tratte che di nodi relativi all'alta velocità nonché di programmi ordinari delle FS al fine di attuare il programma di riequilibrio modale, tra il trasporto su ferro e trasporto su gomma, e di consentire la realizzazione di un sistema integrato tra le diverse tipologie di trasporto;

ad assumere una posizione univoca sul progetto di quadruplicamento veloce, in quanto la divergenza di affermazioni, tra il Ministro dei trasporti che sostiene la necessità strategica del completamento del progetto alta capacità (alta velocità) e il Ministro dell'ambiente che ha dato una valutazione piuttosto negativa del progetto stesso, potrebbero aver avuto come conseguenza immediata l'abbandono del citato progetto, da parte degli investitori privati, soprattutto stranieri.

(7-00693) « Chincarini, Bosco, Ciapusci, Covre ».