

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1810

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**AIRAUDO, SCOTTO, DI SALVO, QUARANTA, NARDI,  
MARCON, PIRAS, LAVAGNO, COSTANTINO, MELILLA,  
NICCHI, FRATOIANNI, PELLEGRINO, ZAN**

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta  
sul progetto del sistema ferroviario ad alta velocità

*Presentata il 14 novembre 2013*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La realizzazione del progetto per l'alta velocità ferroviaria prese formalmente avvio con il contratto di concessione per la progettazione, realizzazione e sfruttamento economico dell'alta velocità, affidato il 7 agosto 1991 dall'Ente autonomo Ferrovie dello Stato alla società treni ad alta velocità (TAV) spa.

Si trattava di una società per il 40 per cento pubblica e per il 60 per cento privata, percentuali che in misura identica corrispondevano alla copertura dei costi attribuita alle parti.

Sette contratti di concessione furono affidati a contraenti generali per la progettazione e la realizzazione di altrettante tratte.

Nell'arco di pochi anni apparve evidente che il peso finanziario dell'alta velocità era destinato a diventare insostenibile per le casse dello Stato.

Ciò si comprende sia dalla valutazione in termini assoluti del costo del progetto sia dall'analisi dell'impalcatura finanziaria su cui poggiava.

Il costo del progetto presentato nel 1991 fu stimato e contrattualizzato con una cifra complessiva pari, secondo i dati ufficiali, a 14.153 milioni di euro.

Tale costo — che comprendeva tratte, nodi, materiale rotabile, infrastrutture aeree, interessi intercalari, costi delle società e opere compensative — risultava nel 2006 pari a 88.150 milioni di euro.

Come dire che, considerato 100 il costo stimato contrattualizzato nel 1991, nel 2006 il costo stimato era pari a 623 euro e i lavori erano ancora ben lontani dalla loro conclusione.

Ma l'aumento esponenziale dei costi rappresenta solo uno dei punti critici del progetto alta velocità.

Grazie a un'architettura societaria e finanziaria ben congegnata, infatti, prese avvio un progetto faraonico inadeguato alle esigenze trasportistiche del nostro Paese.

Il necessario ammodernamento della rete ferroviaria doveva portare a concepire un progetto in grado di dare risposte al trasporto dei pendolari residenti nelle grandi aree metropolitane o nelle province limitrofe, piuttosto che limitarsi a intervenire sulle lunghe percorrenze nel tentativo di fare concorrenza al trasporto aereo.

In virtù della presenza di banche, considerate in quota privati ma in realtà pubbliche, si consentì l'assegnazione dell'opera a trattativa privata.

Si trattò pertanto di un'impostazione che, pur fondata su un falso, peraltro avallato da un parere fornito al Ministero dei trasporti il 1° ottobre 1993 dal Consiglio di Stato, consentì di esprimere una valutazione di conformità delle trattative private.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione, Burlando denunciò nel 1998 le contraddizioni di questa vicenda, constatando che: « il 60 per cento dei privati non si è mai visto ».

Tale denuncia, come del resto la verifica avviata dal Governo Prodi nel 1997, non bastò ad azzerare o, comunque, a ridefinire l'architettura contrattuale e finanziaria del progetto.

Una tappa fondamentale della vicenda del sistema ferroviario ad alta velocità, di seguito « TAV » è rappresentata dalla verifica di Governo del progetto prevista dal comma 15 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662.

Il gruppo di esperti del Ministero dei trasporti e della navigazione e del Ministero dell'ambiente, nonostante non avesse

il compito di elaborare un progetto alternativo, presentò un documento molto significativo.

Vale la pena di riprenderne alcuni punti salienti al fine di focalizzare gli obiettivi della presente proposta di legge.

In base a tale documento le valutazioni economiche e finanziarie del progetto erano rese « poco significative » dalla mancata definizione di « politiche infrastrutturali, strategie organizzative e di mercato, nonché adeguate e congruenti politiche dei trasporti », come dimostravano i dati allegati.

Senza questi elementi già allora non risultava possibile recuperare significativamente la domanda di trasporto di lunga percorrenza di passeggeri e di merci che, a fronte di una crescita, risultava solo in minima parte assorbita dalla ferrovia a vantaggio del trasporto su strada.

Si osservava inoltre 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 presentare rilevanti problemi per le risorse pubbliche complessive assorbite dal progetto ».

Oltre agli aspetti finanziari, il documento evidenziava e motivava la necessità di un approfondimento degli studi sulla domanda di viaggiatori e di merci, un approfondimento del progetto dell'esercizio (linee, tipo di orario, tariffe) relativo a viaggiatori e merci, l'accertamento della convenienza dell'elettrificazione in corrente alternata monofase a 2x25 chilowatt (kW) rispetto alla soluzione a 3kW in corrente continua, nonché un'analisi più dettagliata del quadro infrastrutturale, del grado di funzionalità e degli incrementi di capacità e di velocità commerciale conseguibili con un modello di esercizio che facesse ampiamente ricorso a orari cadenzati e coordinati.

Nonostante ci fossero motivazioni sufficienti a rimettere in discussione l'intero progetto, il Parlamento ne votò la continuazione, anche perché si tentò di can-

cellare l'analisi critica del comitato istituito dal Governo Prodi attraverso l'istituzione di un nuovo comitato interministeriale, nel quale i consorzi riuscirono provvidamente a « infiltrare » i loro esperti.

Nel contempo, nonostante l'imminente avvio dei lavori comportasse la ricapitalizzazione, della società TAV Spa dai privati non arrivò il capitale promesso e, conseguentemente, la società diventò interamente pubblica.

Nel momento cruciale, dunque, venne meno il fattore che aveva rappresentato il punto di forza per l'approvazione del progetto.

Il Governo Berlusconi ha assunto il cosiddetto « modello TAV » come riferimento per la realizzazione delle grandi opere prevista dalla legge n. 443 del 2001, nota come « legge obiettivo ».

Tale legge, infatti, ha introdotto una nuova procedura autoritativa che, sostituendo quella ordinaria rappresentata dalla conferenza di servizi, delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi per la rapida realizzazione di infrastrutture ritenute strategiche.

La decisione del Governo Prodi di escludere l'opera ferroviaria Torino-Lione dall'ambito di applicazione della legge obiettivo è stato un timido tentativo, presto sopito, di ascoltare gli enti locali e la società civile organizzata.

Andrebbe peraltro osservato che la nuova linea ferroviaria Torino-Lione non può essere considerata linea ad alta velocità date le ragioni strutturali e ambientali che impediscono, in larga parte della tratta in galleria, il raggiungimento di velocità superiori a 160 chilometri orari (km/h) e in alcuni punti anche velocità minori. Inoltre, la progettazione di tale linea è orientata prevalentemente a espandere le potenzialità della linea esistente (attualmente utilizzata solo al 20 per cento di tali potenzialità) per quanto concerne il traffico di merci. Pertanto si tratta di una linea ad alta capacità e non ad alta velocità, con ciò perdendo quelle caratteristiche di *comfort* per il trasporto di

passeggeri che avrebbero potuto conferire una qualche forma di validità al progetto.

Fin dal suo avvio il progetto TAV ha trovato la ferma opposizione di enti locali, associazioni ambientaliste e semplici cittadini su cui ricadevano, sia in termini ambientali sia in termini economici, le pesanti conseguenze della realizzazione di tale progetto.

Comitati no-TAV hanno iniziato a proliferare nei vari territori interessati, fino all'emblematica mobilitazione dei cittadini della Val di Susa che, dopo anni di impegno, hanno spinto alla partecipazione di altri soggetti e hanno portato l'attenzione, non solo della politica, ma dell'intero Paese su alcune questioni cruciali per lo stesso futuro dei trasporti. I comitati NOTAV, lungi dall'assumere una posizione di opposizione localista (« non nel mio cortile » – NIMBY), pur evidenziando i danni ambientali e sociali causati dall'eventuale realizzazione del progetto, hanno messo in luce l'incredibile espansione dei costi a carico dell'intera comunità nazionale nonché i rischi comprovati di infiltrazioni mafiose e camorristiche negli appalti.

Con riferimento specifico alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione si rammenta che nel 2001 venne firmato un accordo tra Italia e Francia per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, successivamente ratificato dal Parlamento francese e da quello italiano ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228.

In applicazione di tale accordo, i gestori delle infrastrutture italiana – Rete ferroviaria italiana (RFI) spa – e francese Réseau Ferié France (RFF) – crearono una società per azioni semplificata, la *Lyon Turin Ferroviaire* (LTF), per la realizzazione degli studi e dei lavori preliminari della parte comune franco-italiana, nonché per definire il tracciato, le procedure di valutazione ambientale, lo scavo delle discenderie e dei *tunnel* di ricognizione, i lavori connessi e, infine, gli studi necessari alla stesura del progetto (« *avantprojet* »), poi inserito nell'ambito del piano delle infrastrutture strategiche della legge

obiettivo con un costo pari a 1.807,6 milioni di euro.

Nel 2003 il progetto preliminare venne consegnato ai competenti organi italiani e la relativa opera inserita nell'ambito dell'intesa generale quadro tra il Governo e la regione Piemonte.

In forza dell'accordo con il Governo francese, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizzò la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus, trasmettendo altresì al Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) la relazione istruttoria sul « Nuovo collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione ».

Nel 2005 la RFI Spa indicò quale data di ultimazione dei lavori il mese di settembre 2016, ma, a seguito di alcune manifestazioni di dissenso da parte delle collettività locali, si svolse un primo incontro tra esponenti del Governo e rappresentanti degli enti locali per trovare una mediazione che potesse consentire di sbloccare i lavori. Subito dopo, i lavori di scavo del cunicolo di Venaus furono fermati e venne istituito l'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, con il compito di svolgere, con le parti interessate, tutti gli approfondimenti necessari per risolvere le controversie con le collettività locali. Obiettivo, purtroppo, non raggiunto, che ha trasformato l'Osservatorio da luogo della mediazione a luogo della divisione e, al contempo, di determinazione dell'esecuzione dell'opera. In particolare, la decisione per cui la partecipazione degli enti locali all'Osservatorio richiedeva come prerequisito l'accettazione della realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione da parte degli stessi ha determinato un'insanabile divisione e l'esclusione della maggior parte degli enti locali dai lavori dell'Osservatorio.

Nel 2006, per assicurare la più ampia partecipazione alle comunità locali, nella riunione del 29 giugno svoltasi presso la Presidenza del Consiglio dei ministri con la regione Piemonte e con gli enti locali interessati, venne deciso di stralciare il procedimento dalla legge obiettivo e di ricondurlo alla procedura ordinaria pre-

vista dall'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, relativo alle opere di interesse statale.

Nel 2007 la Commissione europea decise di finanziare un insieme di interventi per i progetti prioritari nazionali inseriti nella rete TEN-T e, tra essi, la linea ferroviaria Lione-Torino. Fu pubblicato un bando europeo e presentata una richiesta congiunta italo-francese di finanziamento.

Con la predisposizione del *dossier* europeo fu ridefinito il costo della parte comune italo-francese del collegamento: il costo degli studi corrispondeva a circa 842 milioni di euro, mentre quello dei lavori a circa 9,033 milioni di euro.

Successivamente la Commissione europea assegnò, per il periodo 2007-2013, un contributo di 671,8 milioni di euro per gli studi e per una prima parte dei lavori relativi alla parte comune del progetto.

Nel 2008 il Governo diede mandato all'Osservatorio di completare l'approfondimento del nodo ferroviario di Torino, anche per consentire una corretta individuazione degli scenari ferroviari e trasportistici che avrebbero interessato la valle dove si intendevano individuare tracciati alternativi della nuova linea.

Nell'ambito del vertice italo-francese del 24 febbraio 2009, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti esaminava con il Governo francese alcuni aspetti che riguardavano la nuova linea ferroviaria AV-AC Torino-Lione e nel 2010 l'Osservatorio stabiliva gli indirizzi operativi per la progettazione preliminare della nuova linea Torino-Lione con orientamenti per il futuro tracciato dal confine di Stato alla connessione con la linea AV-AC Torino-Lione.

Negli « allegati infrastrutture » alle decisioni di finanza pubblica 2011-2013 e 2012-2014 l'opera « Fréjus ferroviario » viene riportata nell'ambito delle tabelle relative al « Programma delle infrastrutture strategiche – opere da avviare entro il 2013 ».

Nel corso del 2012 il Governo, presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri Mario Monti, in linea con quanto più volte ribadito dal precedente esecutivo, ha

manifestato l'intenzione di realizzare la « Torino-Lione ».

Tra gli aspetti trattati si formalizzava la definizione, all'interno della parte comune italo-francese, della « sezione transfrontaliera ». Si confermava anche, come nella prima fase, la ripartizione dei costi: l'importo delle opere doveva essere corrisposto per il 42,1 per cento dalla Francia e per il 57,9 per cento dell'Italia. Inoltre, si ipotizzava un finanziamento fino all'ammontare del 40 per cento del costo complessivo da parte dell'Unione europea. Di tale finanziamento non c'è al momento alcuna evidenza.

Il 3 dicembre 2012, al termine di un incontro a Lione, i due Governi emettevano un comunicato che recitava: « I due Paesi hanno confermato l'interesse strategico del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione, che costituisce un'infrastruttura prioritaria non solo per la Francia e l'Italia ma anche per l'Unione europea, Sono state inoltre adottate alcune misure per il potenziamento della sicurezza stradale all'interno delle gallerie transfrontaliere »; si specificava, tuttavia, che le decisioni in proposito dovevano essere ratificate dai rispettivi Parlamenti.

Con tali indicazioni si è praticamente autorizzato il raddoppio del *tunnel* autostradale del Fréjus, provvedimento in aperta contraddizione rispetto alla più volte manifestata intenzione di trasferire le merci dalla « gomma al ferro » a fini ecologici.

Il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, impropriamente definito « TAV », è ormai da molto tempo oggetto di un acceso dibattito che, purtroppo, in alcuni casi, è anche trasceso in fenomeni che non hanno nulla a che fare con il sano confronto dialettico che dovrebbe caratterizzare l'adozione di ogni scelta strategica per il futuro del nostro Paese.

Il 9 febbraio 2012, 360 professori, ricercatori e professionisti accreditati hanno pubblicato un appello rivolto al Presidente del Consiglio dei ministri Mario Monti per chiedere un ripensamento del progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e l'avvio di più approfonditi studi di ca-

rrattere economico, ambientale, energetico e sociale.

In particolare, nell'appello si evidenzia come nel corso degli ultimi dieci anni fosse diminuita la domanda di trasporto e di merci e passeggeri. Si leggeva documento: « Nel decennio tra il 2000 e il 2009, prima della crisi economica, il traffico complessivo di merci dei *tunnel* autostradali del Fréjus e del Monte Bianco è crollato del 31 per cento. Nel 2009 ha raggiunto il valore di 18 milioni di tonnellate di merci trasportate, come 22 anni prima. Nello stesso periodo si è dimezzato anche il traffico merci sulla ferrovia del Fréjus, anziché raddoppiare come ipotizzato nel 2000 nella Dichiarazione di Modane sottoscritta dai Governi italiano e francese. La nuova linea ferroviaria Torino-Lione, tra l'altro, non sarebbe nemmeno ad alta velocità per passeggeri perché, essendo quasi interamente in galleria, la velocità massima di esercizio sarà di 220 km/h, con tratti a 160 e 120 km/h, come risulta dalla VIA presentata dalle Ferrovie Italiane. Per effetto del transito di treni passeggeri e merci, l'effettiva capacità della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sarebbe praticamente identica a quella della linea storica, attualmente sottoutilizzata nonostante il suo ammodernamento terminato un anno fa e per il quale sono stati investiti da Italia e Francia circa 400 milioni di euro ».

Veniva, inoltre, sottolineata l'assenza di vantaggi economici per il Paese specie sotto il profilo del ritorno del capitale investito. Al riguardo, si leggeva nel documento:

« 1) non sono noti piani finanziari di sorta. Sono emerse recentemente ipotesi di una realizzazione del progetto per fasi, che richiedono nuove analisi tecniche, economiche e progettuali. Inoltre l'assenza di un piano finanziario dell'opera, in un periodo di estrema scarsità di risorse pubbliche, rende ancora più incerto il quadro decisionale in cui si colloca, con gravi rischi di *stop and go*;

2) il ritorno finanziario appare trascurabile, anche con scenari molto ottimi-

stici. Le analisi finanziarie preliminari sembrano coerenti con gli elevati costi e il modesto traffico, cioè il grado di copertura delle spese in conto capitale è probabilmente vicino a zero. Il risultato dell'analisi costi-benefici effettuata dai promotori, e molto contestata, colloca comunque l'opera tra i progetti marginali;

3) ci sono opere con ritorni certamente più elevati: occorre valutare le priorità. Risolvere i fenomeni di congestione estrema del traffico nelle aree metropolitane così come riabilitare e conservare il sistema ferroviario « storico » sono alternative da affrontare con urgenza, ricche di potenzialità innovativa, economicamente, ambientalmente e socialmente redditizie;

4) il ruolo anticiclico di questo tipo di progetti sembra trascurabile. Le grandi opere civili presentano un'elevatissima intensità di capitale e tempi di realizzazione molto lunghi. Altre forme di spesa pubblica presenterebbero moltiplicatori molto più significativi;

5) ci sono legittimi dubbi funzionali, e quindi economici, sul concetto di corridoio. I corridoi europei sono tracciati semi-rettilinei, con forti significati simbolici, ma privi di supporti funzionali. Lungo tali corridoi vi possono essere tratte congestionate alternate a tratte con modesti traffici. Prevedere una continuità di investimenti per ragioni « geometriche » può dar luogo ad un uso molto inefficiente di risorse pubbliche, oggi drammaticamente scarse ».

Un altro aspetto valutato in modo nettamente negativo era quello relativo al bilancio energetico-ambientale. Secondo i firmatari dell'appello: « Esiste una vasta letteratura scientifica nazionale e internazionale, da cui si desume chiaramente che i costi energetici e il relativo contributo all'effetto serra da parte dell'alta velocità sono enormemente acuiti dal consumo per la costruzione e l'operatività delle infrastrutture (binari, viadotti, gallerie) nonché dai più elevati consumi elettrici per l'operatività dei treni, non adeguatamente compensati da flussi di traffico sottratti ad

altre modalità. Non è pertanto in alcun modo ipotizzabile un minor contributo all'effetto serra, neanche rispetto al traffico autostradale di merci e passeggeri. Le affermazioni in tal senso sono basate sui soli consumi operativi (trascurando le infrastrutture) e su assunzioni di traffico crescente (prive di fondamento, a parte alcune tratte e orari di particolare importanza) ».

Per finire con la questione relativa al pericolo di sottrarre risorse al benessere del Paese, la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con un costo totale del *tunnel* transfrontaliero di base e delle tratte nazionali previsto intorno ai 20 miliardi di euro (e con una prevedibile lievitazione fino a 30 miliardi di euro e forse anche di più per l'inevitabile adeguamento dei prezzi già avvenuto negli altri tratti di alta velocità realizzati), penalizzerebbe l'economia italiana con un contributo al debito pubblico dello stesso ordine della manovra economica che il Governo ha messo in atto per fronteggiare la grave crisi economica e finanziaria che il Paese attraversa.

È legittimo domandarsi come e a quali condizioni potranno essere reperite le ingenti risorse necessarie a questa faraonica opera e quale sarà il ruolo del capitale pubblico. Alcune stime fanno pensare che grandi opere come i TAV e il ponte sullo stretto di Messina in realtà nascondano ingenti rischi per il rapporto tra debito e prodotto interno lordo (PIL) del nostro Paese, costituendo sacche di debito nascosto, la cui copertura viene attribuita a capitale privato, di fatto garantito dall'intervento pubblico.

Numerosi studi elaborati da docenti del Politecnico di Torino e di altre università italiane, inoltre, chiedono con forza di rimettere in discussione in modo trasparente e oggettivo l'effettiva necessità dell'opera in questione anche e soprattutto alla luce dell'attuale congiuntura economico-finanziaria in cui versa il nostro Paese.

Si rileva, inoltre, che anche l'Agenzia nazionale per l'ambiente francese, secondo quanto si apprende dalla stampa nazionale, nel dicembre 2011 avrebbe diffuso

un *dossier* particolarmente critico sulla realizzazione della ferrovia del Fréjus.

Altre criticità sono state segnalate da più parti in relazione alla circostanza che il citato Osservatorio tecnico sulla linea ferroviaria Torino-Lione non si sia mai premurato di includere nell'ambito del proprio lavoro un confronto sull'effettiva utilità del *tunnel* di base e sulle possibili alternative.

La Corte dei conti francese, nel rapporto annuale di febbraio 2012, ha anche espresso forti critiche sulla società autostrada ferroviaria alpina (AFA) tra Italia e Francia, affermando che i servizi di trasporto combinato strada-rotaia tra i due Paesi devono ancora dimostrare di essere convenienti ed efficienti.

La medesima Corte, nel rapporto del 1° agosto 2012, ha espresso la necessità di una revisione profonda dei finanziamenti per l'alta velocità e il quotidiano «Le Figaro» ha riportato tutte le perplessità che sono emerse sulla saturazione della linea esistente in considerazione dell'andamento dell'economia. Il Governo francese si è dichiarato disponibile al proseguimento dell'iniziativa a patto di ridiscutere la ripartizione delle spese e di ottenere un massiccio intervento dell'Europa. Il Commissario europeo per i trasporti, Siim Kallas, ha dichiarato che l'intervento riguarda i due Stati.

La situazione presenta, quindi, aspetti assolutamente contraddittori rispetto al quadro finora rappresentato di totale condivisione del progetto TAV e merita un esame più approfondito, come richiesto da tempo degli amministratori locali.

Il Governo, lo scorso in risposta alle critiche sollevate da più parti sull'opera, aveva pubblicato un documento dal titolo «TAV Torino-Lione. Domande e risposte, marzo 2012» dove spiegava i motivi per i quali aveva riconfermato la linea ferroviaria Torino-Lione come opera strategica per il nostro Paese, adducendo ragioni di tipo ecologico, occupazionale e di saturazione delle linee esistenti, con un taglio propagandistico piuttosto che tecnico basato su dati effettivi e su proiezioni atten-

dibili sull'evoluzione dell'economia europea nel prossimo futuro.

Tale documento, anziché dare risposte convincenti, aveva evidenziato ancora di più la carenza di reali ragioni trasportistiche a giustificazione dell'opera, introducendo elementi del tutto estranei alla logica del «fare le opere se, quando e dove servono» e non aveva naturalmente placato la furiosa polemica e la tensione sociale sulla linea ferroviaria Torino-Lione. Effetti questi che bisognerebbe superare definitivamente per ripristinare un serio confronto politico sulle decisioni da attuare nel settore dei trasporti e delle infrastrutture.

A fronte della gravissima crisi occupazionale che sta investendo l'Italia, l'opera potrebbe dare luogo nel prossimo futuro a un migliaio di posti di lavoro a fronte di una spesa di molti miliardi di euro e quindi con un rapporto tra occupazione e investimento ridottissimo rispetto ad altri progetti su piccole opere o a politiche per la riduzione del costo del lavoro.

Sarebbe comunque auspicabile avviare un'ulteriore e seria riflessione per verificare con estrema esattezza se, al riguardo, siano state prese in considerazione tutte le opzioni possibili e se l'ordine di priorità stabilito corrisponda realmente a quello corretto.

Il segmento della linea ferroviaria Torino-Lione è incluso nell'asse 6, uno dei 30 assi transeuropei TEN-T *core network*, ai sensi della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010 (allegato III), che ha confermato la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 (allegato II). L'asse 6 Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina (corrispondente al vecchio corridoio 5) non è previsto ad alta velocità dalle citate decisioni mentre ad alta velocità sono, invece, espressamente previsti gli assi 2, 3, 4 e 19.

Pertanto, l'Europa ha previsto l'asse 6 come linea convenzionale e non ad alta velocità/alta capacità; quindi, l'asse 6 — ossia il segmento presente nel territorio italiano — esiste già ed è stato oggetto di

lavori di riammodernamento con una spesa di circa 400 milioni di euro.

I predetti lavori, appena conclusi, permettono il passaggio dei moderni profili *standard* PC45 (profili maggiori non possono percorrere le linee italiane, francesi e spagnole).

Anche ai più convinti sostenitori di tale progetto infrastrutturale, stante la drammatica crisi economica in cui versa il nostro Paese, dovrebbe apparire evidente come la realizzazione di un progetto così impegnativo per le finanze dello Stato e perfettamente inutile rispetto a quanto previsto dall'Europa sia del tutto incompatibile con l'ordine di priorità di destinazione delle risorse che dovrebbe essere applicato e che tale principio dovrebbe entrare con forza nell'agenda politica di qualsiasi Governo.

In conclusione, la precedente ricostruzione della vicenda relativa al progetto TAV, almeno nei suoi aspetti più clamorosi, intende evidenziare la necessità di un definitivo e più ampio approfondimento da parte del Parlamento, attraverso l'isti-

tuzione di una Commissione parlamentare di inchiesta.

I proponenti ritengono infatti che un'operazione di trasparenza sia, anche alla luce dei recenti accadimenti, non più rinviabile.

I caratteri del modello contrattuale e finanziario del progetto TAV hanno provocato e possono continuare a provocare enormi perdite in termini economici.

L'indagine deve portare a individuare le responsabilità rispetto agli errori commessi in passato e contemporaneamente escludere in futuro il rischio di ricadere in logiche che vedono prevalere gli interessi di pochi su quelli del Paese.

Grazie, infatti, al lavoro di una Commissione parlamentare di inchiesta potranno emergere risposte, chiarimenti e approfondimenti sul l'intero progetto TAV, particolare riguardo all'impalcatura finanziaria su cui si basa.

I risultati di questa autorevole indagine potrebbero, infine, confluire nelle decisioni politiche dei diversi livelli istituzionali nazionali e locali.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

*(Istituzione e compiti della Commissione).*

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sul progetto del sistema ferroviario ad alta velocità relativo alle linee nazionali per il trasporto di passeggeri e alla linea internazionale ad alta velocità e ad alta capacità Torino-Lione, di seguito denominata « Commissione », con il compito di:

a) verificare l'attuazione delle normative vigenti in materia e le eventuali inadempienze da parte dei soggetti pubblici e privati destinatari delle stesse;

b) verificare il rispetto dei principi contenuti nella Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, fatta ad Aarhus il 25 giugno 1998, resa esecutiva per l'Italia con la legge 16 marzo 2001, n. 108;

c) verificare gli oneri complessivi del progetto, dall'istituzione della società Treno ad alta velocità (TAV) Spa alla data di entrata in vigore della presente legge, individuando i costi sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato per la progettazione, la gestione delle relazioni contrattuali e per altre opere strettamente correlate al progetto;

d) verificare gli oneri effettivi sostenuti e da sostenere per la realizzazione di nodi, materiale rotabile e infrastrutture aeree, nonché i costi totali a carico dello Stato e degli enti locali in relazione alla diffusione di progetti ferroviari ad alta velocità nel territorio nazionale;

e) quantificare gli oneri finanziari a carico dello Stato in relazione alle garanzie per i prestiti attivati dalla società TAV Spa, verificandone la regolarità, nonché il

costo di eventuali debiti contratti con il sistema bancario;

f) verificare la gestione complessiva del progetto, con particolare riguardo alle procedure e agli accordi intercorsi tra la società Ferrovie dello Stato Spa, la società TAV Spa e il *general contractor*;

g) verificare la regolarità degli appalti;

h) verificare la redditività dei progetti di cui alla lettera f) in relazione ai costi ferroviari coperti dalle risorse pubbliche complessive;

i) verificare che il sistema di alimentazione sia stato realizzato ottenendo la riduzione dei costi del materiale rotabile;

l) verificare l'entità, la regolarità e l'effettiva necessità dei costi affrontati per le attività dell'Osservatorio per la nuova linea ferroviaria internazionale Torino-Lione;

m) proporre soluzioni legislative e amministrative finalizzate a rendere più coordinata e incisiva l'iniziativa dello Stato, delle regioni e degli enti locali nonché a rimuovere le disfunzioni eventualmente accertate;

n) verificare la rispondenza tra i progetti del sistema ferroviario ad alta velocità e ad alta capacità e le politiche infrastrutturali, le strategie organizzative e di mercato, con particolare riguardo al recupero di quote di domanda di trasporto di lunga percorrenza di passeggeri e di merci;

o) effettuare un'analisi dettagliata del quadro infrastrutturale, del grado di funzionalità e degli incrementi di capacità e di velocità commerciale conseguiti con i progetti del sistema ferroviario ad alta velocità e ad alta capacità realizzati o proposti sul territorio nazionale e con la nuova linea ferroviaria internazionale Torino-Lione mediante un confronto con la linea ferroviaria internazionale esistente;

p) verificare che il sistema di integrazione della rete ferroviaria garantisca

la piena interoperabilità e cooperazione fra ferrovie a livello nazionale ed europeo;

*q)* verificare che la realizzazione dei nodi ferroviari abbia tenuto conto delle priorità del trasporto pubblico locale e delle merci;

*r)* verificare la possibilità di altre potenziali alternative alla realizzazione della nuova linea ferroviaria internazionale Torino-Lione;

*s)* verificare gli effettivi impatti ambientali delle opere relative al progetto, con particolare riferimento alle conseguenze sull'assetto e sull'equilibrio idrogeologico del territorio interessato;

*t)* indagare sulle effettive conseguenze ambientali e sanitarie, dirette e indirette, collegate alla realizzazione delle opere relative al progetto, tenuto conto, tra l'altro, dei problemi geologici legati alla diffusa presenza di uranio e di amianto;

*u)* verificare l'adeguatezza dei costi sostenuti per la tutela dei cantieri in relazione alla necessità di contrastare i rischi per l'incolumità dei lavoratori e per la sicurezza dei macchinari, appurando altresì se siano state adottate tutte le possibili forme di confronto e di dialogo con le popolazioni locali;

*v)* verificare se i progetti relativi a linee ferroviarie ad alta velocità già realizzati e quelli proposti, nonché, in particolare, il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, abbiano, effettivamente introdotto o siano in grado di introdurre i dichiarati benefici ambientali in merito al consumo energetico e alle ridotte emissioni di anidride carbonica, nel rispetto delle politiche dell'Unione europea di riduzione del 20 per cento nel 2020 e di un'ulteriore maggiore riduzione entro il 2030 e il 2050, come dichiarato nei documenti dell'Osservatorio tecnico sulla linea ferroviaria internazionale Torino-Lione;

*z)* riferire alle Camere al termine dei suoi lavori e ogni volta che ne ravvisi la necessità.

2. La Commissione conclude i propri lavori entro un anno dalla data della sua costituzione e presenta alle Camere la relazione finale entro i due mesi successivi.

3. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

#### ART. 2.

*(Composizione della Commissione).*

1. La Commissione è composta da venti senatori e da venti deputati, nominati rispettivamente dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati, in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo esistente in almeno un ramo del Parlamento.

2. La Commissione, nella prima seduta, elegge il presidente, due vicepresidenti e due segretari.

#### ART. 3.

*(Testimonianze).*

1. Per le testimonianze davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli da 366 e 384-bis del codice penale.

#### ART. 4.

*(Acquisizione di atti e documenti).*

1. La Commissione può acquisire copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari, anche se coperti dal segreto. In tale ultimo caso la Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari. Il segreto funzionale riguardante atti e documenti acquisiti dalla Commissione in riferimento ai reati di cui agli articoli 416 e 416-*bis* del codice penale non può essere opposto ad altre Commissioni parlamentari di inchiesta.

## ART. 5.

*(Obbligo del segreto).*

1. I componenti la Commissione, il personale addetto alla stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 4, commi 1 e 2.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione del segreto di cui al comma 1, nonché la diffusione in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, di atti o documenti del procedimento di inchiesta dei quali è stata vietata la divulgazione, sono punite ai sensi dell'articolo 326 del codice penale.

## ART. 6.

*(Organizzazione interna).*

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre la modifica delle norme regolamentari.

2. La Commissione può organizzare i propri lavori anche attraverso uno o più comitati, costituiti secondo il regolamento di cui al comma 1.

3. Tutte le volte che lo ritiene opportuno, la Commissione può riunirsi in seduta segreta.

4. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e di ufficiali di polizia giudiziaria e di tutte le collaborazioni che ritiene necessarie.

5. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dai Presidenti delle Camere, d'intesa tra loro.

6. Le spese per il funzionamento della Commissione, pari a 40.000 euro annui, sono poste per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

PAGINA BIANCA

€ 1,00



\*17PDL0022840\*