

**Risoluzione conclusiva n. 8-00053 approvata dalla Commissione
Trasporti della Camera il 28 luglio 1999**
28/7/1999

La risoluzione votata dalla Commissione Trasporti della Camera nel luglio 2000 a conclusione della Verifica parlamentare sul progetto linee veloci ribadisce l'importanza della nuova infrastruttura per il riequilibrio del sistema dei trasporti nel nostro Paese. Per oltre due anni dibattiti parlamentari e commissioni di esperti nominati dal Ministero dei Trasporti e dell'Ambiente hanno analizzato il progetto Linee Veloci. Ne sono scaturite linee di indirizzo e indicazioni che hanno segnato l'evoluzione del progetto in modo sempre più funzionale al potenziamento e alla modernizzazione del nostro sistema ferroviario.

La risoluzione parlamentare 8/00053 conclude formalmente questo percorso.

La IX Commissione, premesso che:

- a. il Patto sociale per lo sviluppo e l'occupazione siglato dal Governo nel dicembre 1998, intende promuovere il rilancio economico ed occupazionale del Paese, tra l'altro con una più incisiva politica di investimenti nelle infrastrutture di trasporto per accrescere la competitività e l'efficienza del Paese;
- b. il sistema ferroviario nazionale va riproposto come decisivo settore dello sviluppo economico, compatibile con l'ambiente e capace di favorire il necessario riequilibrio territoriale dello sviluppo, in modo da ridurre i pesanti costi del congestionamento stradale, di consumo energetico, di inquinamento atmosferico e di sicurezza derivanti dal traffico su gomma, tale comunque da consentire al paese il rispetto degli impegni assunti a Kyoto; tali obiettivi, che sono parte importante del programma di governo, passano per un forte riequilibrio del trasporto in favore della modalità ferroviaria, in particolare nel settore delle merci e del trasporto metropolitano e devono pertanto essere parte integrante del nuovo piano generale dei trasporti con programmi attuativi vincolanti;
- c. condizione indispensabile per rendere competitivo il trasporto ferroviario rispetto alla modalità stradale è la realizzazione da parte delle Ferrovie dello Stato del quadruplicamento delle sue direttrici ferroviarie più trafficate e sature ossia la Milano-Napoli e la Torino-Venezia, affinché esse dispongano di una maggiore offerta di tracce ferroviarie qualitativamente competitive con il trasporto su strada e con quelle offerte dalle migliori reti ferroviarie europee;
- d. la legge 23 dicembre 1996, n. 662 che all'articolo 2, comma 15 ha impegnato il Governo a procedere ad una verifica ed a riferire alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del progetto di alta velocità;
- e. vista la relazione del Ministro dei trasporti e della navigazione alle competenti Commissioni parlamentari, nonché i relativi allegati;
- f. considerato quanto comunicato dal Ministro dei trasporti e della navigazione nel corso delle audizioni del 4 febbraio 1997 e dell'8 maggio 1997, nonché dal Ministro dell'ambiente nel corso delle sue audizioni del 23 luglio 1997 e del 30 settembre 1997;

considerato

che

in esito alla verifica è emersa la conferma di una situazione di manifesta inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie esistenti a far fronte allo sviluppo della domanda di trasporto viaggiatori e, soprattutto, merci, con particolare riferimento alle direttrici interessate dal previsto sistema Alta Capacità;

considerato

che

dal dibattito in Commissione, è emersa la necessità di definire un modello di utilizzo della nuova infrastruttura maggiormente orientato al trasporto delle merci, evidenziando in particolare l'esigenza di:

- a. garantire la sostanziale trasformazione del progetto alta velocità in alta capacità attuando pienamente quanto specificato nel DPEF del 1998, laddove è scritto: «il nuovo progetto ad alta capacità, opportunamente orientato verso le merci, anche a seguito della verifica parlamentare, e la ridefinizione dell'assetto societario TAV, consentono di realizzare il riequilibrio modale». Di conseguenza l'alta capacità, anche in relazione agli esiti della verifica dei tecnici trasporto ambiente sul progetto alta velocità non può esaurirsi nel quadruplicamento veloce dell'asse nord-sud ed est-ovest. Al contrario, deve essere il risultato di una più complessa azione coerentemente organizzata e finalizzata ad incrementare significativamente la quota del traffico ferroviario (locale, intercity e merci) quale cerniera di un sistema intermodale nazionale che vada dal rafforzamento della rete storica, agli investimenti relativi ai nodi e ai valichi alpini, considerando con particolare attenzione lo sviluppo della rete nel Mezzogiorno e nelle isole;
- b. massimizzare il livello di integrazione del progetto di quadruplicamento con la rete esistente, con le altre modalità di trasporto e con il tessuto economico-produttivo del Paese;
- c. promuovere un sistema di gestione della rete ferroviaria nazionale unitario, attraverso modalità trasparenti di finanziamento degli investimenti necessari;
- d. garantire il più alto livello di sicurezza nei cantieri dell'alta capacità;
- e. garantire l'integrale rispetto delle normative in materia di appalti e subappalti, investendo tutti gli organi dello Stato preposti per assicurare l'alta vigilanza al fine di impedire infiltrazioni dei poteri criminali;

considerato

che:

per quanto riguarda le tratte, i nuovi indirizzi progettuali hanno già trovato riscontro, ad esempio, nel caso della Milano-Bologna, nella definizione della interconnessione aggiuntiva di Modena, al servizio del bacino industriale reggiano modenese, e nella definizione della stazione di Reggio Emilia, finalizzata a soddisfare l'esigenza di integrazione Alta Velocità con i bacini provinciali, nonché all'interconnessione di Parma, in grado di soddisfare le esigenze di integrazione connesse alle linee trasversali (Pontremolese); tale metodologia, che rappresenta comunque un significativo miglioramento del progetto originario, va ulteriormente approfondita per verificare la possibilità di eventuali soluzioni più vantaggiose sia sotto il profilo della sicurezza che del contenimento dei costi nonché della integrazione sistemica con la rete storica, porti aeroporti e altre modalità di trasporto, favorendo il riequilibrio e la valorizzazione del territorio, sostanziando in questo modo la scelta dell'alta capacità passeggeri e merci;

preso atto delle valutazioni scaturite dai gruppi tecnici incaricati dal Ministero dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'ambiente, in ordine ai seguenti argomenti:

- a. sistema di alimentazione e velocità;
- b. modello di esercizio integrato passeggeri e merci per la direttrice Torino-Milano-Napoli;
- c. tracciato e modello di esercizio sulle tratte Milano-Venezia e Milano-Genova;
- d. realizzare gli impianti fissi con caratteristiche tali da poter soddisfare possibili cadenzamenti nei nodi, estendendo i concetti di «appuntamento» fra treni cadenzati e treni locali nelle principali stazioni di connessione in coerenza con la soluzione alta capacità;

considerato

che

per effetto di tali attività di approfondimento si è ritenuto opportuno inserire la tratta Torino-Milano nell'ambito di competenza di cui al punto c) in quanto parte del corridoio europeo 5: Lione-Torino-Venezia-Lubiana-Budapest-Kiev;

viste le conclusioni delle analisi condotte dai tavoli tecnici secondo le quali:

- a. viene confermata la scelta della tensione di alimentazione a 2 x 25 kV purché sia assicurata la necessaria interoperabilità europea e con la rete storica nazionale;
- b. viene espresso un parere favorevole in merito al modello di esercizio integrato merci e passeggeri, alla capacità del sistema ferroviario Milano-Napoli e alle previsioni di domanda;
- c. per la tratta Torino-Milano, che prevede un ridotto numero di interconnessione ed un tracciato, sostanzialmente definito, abbastanza distante dalla linea storica, anche in previsione di una prosecuzione da Torino verso Lione, si ritiene opportuna l'adozione del sistema di elettrificazione 2 x 25 kV, almeno fino in prossimità dei nodi urbani, anche se questo può rendere difficoltoso utilizzare la linea AC, ove si vogliano operare interventi strutturali di adeguamento della linea storica o semplicemente in situazione di emergenza;
- d. per la tratta Milano-Venezia esiste di fatto una definizione ancora parziale del tracciato e delle modalità di attraversamento dei grandi nodi che potrebbero dar luogo ad una frequente necessità di cambio tensione.
- e. Pertanto la scelta definitiva del sistema 2 x 25 kV, sicuramente più performante, è opportuno che venga operata sulla base dei risultati delle sperimentazioni in corso che confermino la possibilità di eseguire interventi di compatibilizzazione con oneri economici e soggezioni di esercizio di modesta entità;

impegna il Governo:

sulla direttrice Milano-Napoli

1. a fare in modo che si chiuda la conferenza dei servizi per il tratto della Roma-Napoli (13 chilometri) e la stazione di Porta Campania-Afragola, tenuto conto del parere V.I.A. recependo le indicazioni degli enti che ne fanno parte, rispettando le soluzioni già individuate nel piano regionale dei trasporti, nonché dagli enti locali coinvolti e garantendo, in particolare per la stazione di Porta, le necessarie connessioni di linee nazionali e locali, tenendo presente le osservazioni dei Comuni interessati alle interconnessioni, al fine di configurare il nodo di Napoli come l'origine del sistema Alta capacità, prevedendo, tra l'altro, il prolungamento fino a Battipaglia, nella prospettiva del suo prolungamento fino a Reggio Calabria;
2. a provvedere per una puntuale verifica del progetto nel nodo di Firenze, sulle sue caratteristiche tecniche e sul grado di interconnessione con le altre modalità di trasporto;
3. a definire ad Osmanoro il centro sperimentale di alta tecnologia («polo tecnologico») prevedendo il necessario finanziamento per la sua realizzazione nella finanziaria '99-2000;
4. a definire tempestivamente la chiusura delle problematiche permessuali ancora in essere relative all'attraversamento della linea nel comune di Modena;
5. a completare il finanziamento della linea velocizzata Napoli-Foggia-Bari e all'attuazione dei piani di sviluppo delle linee trasversali e insulari;
6. a vigilare affinché vengano rispettate le indicazioni emerse in sede di dibattito parlamentare con particolare riferimento a:
 - g. integrazione tra sistema alta capacità e rete esistente;
 - h. integrazione dei modelli di esercizio;
 - i. aderenza del progetto all'impostazione di alta capacità;
 - j. promozione di tutte le azioni finalizzate al trasferimento di significative quote di traffico merci e passeggeri alla ferrovia da quantificare nel piano generale dei trasporti;
- k. pieno rispetto dell'applicazione delle normative vigenti in materia di sicurezza nei cantieri (legge n. 55 del 1990, decreto legislativo n. 626 del 1994, decreto legislativo n. 494 del 1996);
- l. massimo rigore nell'applicazione della normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti (decreto legislativo n. 158 del 1995 e direttive comunitarie n. 531 del 1990 e n. 38 del 1993) e subappalti (legge n. 55 del 1990), con specifica relazione ed aggiornamento del Governo sullo stato dell'arte; tale

impegno dovrà essere esteso a tutto il progetto ad Alta capacità.
In relazione inoltre alle mutate condizioni del progetto rispetto alla situazione iniziale, è opportuna una continua verifica dei contratti in essere fra TAV e General Contractors;

sulla direttrice Torino-Trieste:

- m. a ribadire la volontà di realizzare l'intera direttrice transpadana definendone integralmente il tracciato e il piano temporale di realizzazione a partire dalle tratte Torino-Milano-Brescia, Padova-Mestre, Montefalcone-Trieste e terzo valico verso Genova;
- n. a confermare il collegamento Torino-Milano come parte integrante della dorsale Torino-Milano-Napoli, quindi come parte essenziale del futuro collegamento con la nuova rete ferroviaria veloce europea verso Lione e con caratteristiche tecniche analoghe a quelle previste per il collegamento Milano-Napoli;
- o. a rinviare entro il 20 settembre la Conferenza dei servizi della tratta Torino-Milano, al fine di chiuderne i lavori entro l'anno cosicché si possa realizzare l'opera entro il 2006 rendendola utilizzabile per i prossimi giochi olimpici contemporaneamente alla Milano-Napoli, con particolare attenzione al potenziamento del nodo di Novara e della valorizzazione del centro intermodale merci (CIM), in quanto tratto di intersezione delle linee tra Torino, Milano, Genova e il valico del Sempione ed il sistema delle Ferrovie Nord-Milano (F.N.M.);
- p. ad aprire le Conferenze dei servizi della Milano-Verona e della Verona-Padova per acquisire il consenso sul tracciato e stabilire il programma delle successive tappe a partire dalla Milano-Brescia;
- q. a chiedere alle Ferrovie dello Stato di accelerare gli studi e la progettazione esecutiva delle tratte Venezia-Trieste, Trieste-Lubiana e Torino-Lione individuando relativamente alla tratta Lione-Torino soluzioni progettuali a minor impatto ambientale;
- r. ad accelerare gli accordi quadro tra Ferrovie dello Stato, Regione Piemonte e Regione Lombardia per il potenziamento delle reti ferroviarie di interesse locale definendo un programma di esercizio che valorizzi, per il trasporto locale, la linea storica Torino-Milano che sarà liberata dal traffico a lunga percorrenza con la realizzazione della nuova linea ad alta capacità;

sulla direttrice Milano-Genova:

- s. a promuovere la convocazione a tempi brevi della Conferenza dei servizi esclusivamente al fine di utilizzare il terzo valico della prevista tratta Milano-Genova e l'inserimento nel tracciato ferroviario attualmente esistente nel territorio piemontese immediatamente a valle della galleria stessa, contestualmente al progetto di riassetto del nodo ferroviario di Genova, in modo da permetterne l'integrazione con lo sviluppo della portualità;
- t. per quanto attiene a criteri generali, a sostenere l'integrazione degli interventi infrastrutturali con i programmi di potenziamento delle reti ferroviarie transeuropee di trasporto e a stabilire uno schema giuridico certo di finanziamento pluriennale anche in relazione all'uso delle risorse finanziarie, all'articolazione temporale della spesa, alla realizzazione degli investimenti per fasi funzionali e alla gestione del progetto corrispondente agli indirizzi comunitari in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario.

In conclusione, e in particolare a procedere:

- u. al completamento del progetto Torino-Venezia e a convocare le Conferenze dei servizi con relativa chiusura dell'iter autorizzativo per l'intera tratta;
- v. al potenziamento della maglia degli itinerari alternativi della Mediopadana, con l'eliminazione dei colli di bottiglia, fino ad una potenzialità utilizzabile di 40 treni per giorno. Con riferimento:
- w. agli interventi puntuali di potenziamento della linea storica finalizzati alla eliminazione dei vincoli tecnologici in corrispondenza dei nodi e delle tratte sotto standard;
- x. alla realizzazione delle tratte in quadruplicamento ad Alta capacità sulla base delle priorità trasportistiche evidenziate dallo studio (in particolare per il bacino di Milano) e verificate nel tempo anche in relazione all'uso razionale delle risorse finanziarie disponibili;
- y. al reperimento di tutte le risorse disponibili atte a finanziare il progetto Alta capacità, strategico per il Paese e per la sua integrazione nel sistema di trasporti europeo, e a stanziarle nelle leggi finanziarie;
- z. alla promozione di tutti gli strumenti finanziari disponibili, pubblici e privati, ed in particolare di quelli delle istituzioni europee, per realizzare un reale salto di qualità nella disponibilità di risorse finanziarie, con l'obiettivo di accelerare le scadenze dei vari progetti;
- aa. al completamento del quadruplicamento ad Alta capacità dell'intera linea Torino-Venezia;
- bb. all'ulteriore adeguamento infrastrutturale della linea storica procedendo a quegli interventi di potenziamento e di piena integrazione resi possibili dalla realizzazione della nuova linea.

«Merlo, Giardiello, Stajano, Eduardo Bruno, Mammola, Rogna Manassero di Costigliole».