

OMISSIS

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-00801 sulla realizzazione dell'Alta Velocità in Italia.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, l'evoluzione del progetto della rete Alta Velocità/Alta Capacità in Italia può essere rappresentata considerando due distinti periodi temporali.

Un primo periodo di definizione progettuale, dal 1992, quando il progetto fu stimato in circa 15 miliardi di euro (effettuata la conversione dalle lire di allora), al 2002, quando il progetto fu stimato in circa 30 miliardi di euro, nell'ambito del quale le principali cause dell'aumento del valore del progetto sono riconducibili alla scarsa accuratezza progettuale iniziale e al passaggio, avvenuto tra il 1998 e il 1999, da un modello di rete AV indipendente dalla rete esistente ad un modello di rete Alta Velocità/Alta Capacità completamente integrato con la medesima, ed all'approvazione, da parte delle competenti autorità territoriali e locali, del progetto. Quest'ultimo elemento ha quasi sempre comportato onerose ricadute in termini di appesantimento delle opere da realizzare e di allungamento dei tempi di esecuzione, gravando altresì il progetto, in numerosi casi, di ineludibili obiettivi di riqualificazione delle aree attraversate, estranei alle finalità proprie dell'opera ferroviaria.

È inoltre da rilevare che nel periodo in considerazione si è concretizzata, in sede europea, una vera e propria innovazione tecnologica nell'ambito dei sistemi di distanziamento dei treni per traffici ad alta velocità (*European Train Control System* e *European Rail Traffic Management System* di livello 2), per cui è stato necessario effettuare lunghe e complesse attività di sviluppo non previste dal progetto originario, con conseguenti inevitabili rallentamenti, ma con il rilevante risultato di disporre di un sistema unico e all'avanguardia nel panorama ferroviario europeo. In proposito, ricordo che tale sistema è stato adottato oggi in tutte le reti europee, con grande vanto per la tecnologia italiana.

Un secondo periodo di consolidamento del progetto, dal 2003 ad oggi, contrassegnato da una fase di significativo avanzamento dei lavori, in cui si è determinato l'attuale costo del progetto pari a 32 miliardi di euro. In questa fase del progetto, le principali cause di incremento dei costi sono state: accordi con enti locali e maggiori opere approvate in Conferenza di servizi; varianti progettuali per la sicurezza in galleria; incremento per definizione dei progetti esecutivi; rinvenimento di siti inquinati e reperti archeologici; revisione del costo del tratto Novara-Milano a seguito della definizione di progetto e congruità; adeguamento dei costi di struttura per la convenzione TAV/RFI del dicembre 2003; adeguamento della tassa di registro sugli espropri a seguito del parere del Consiglio di Stato; incremento dei costi per tassi inflattivi superiori all'inflazione programmata; innovazione tecnologica e modifiche progettuali in corso d'opera; composizione di controversie con gli affidatari dei lavori; cause indotte da terzi; carenza di stima delle varianti; rinvenimento di imprevisti geologici; adeguamento della normativa e maggiori oneri di ingegneria e variazioni dei costi di struttura.

Peraltro, la questione dell'incremento assai rilevante dei costi nel passaggio tra i progetti preliminari e quelli definitivi sta diventando una consuetudine che stiamo verificando per tutte le grandi opere infrastrutturali. Si tratta di un fenomeno piuttosto preoccupante, fonte di preoccupazione sia per la programmazione finanziaria, che per la lunghezza dei tempi.

Per quanto riguarda le date di entrata in esercizio della nuova infrastruttura, lascio in allegato a disposizione dell'Assemblea un prospetto recante il quadro delle attivazioni al servizio commerciale relativo al sistema Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano-Napoli.

Con riferimento alle restanti tratte Alta Velocità/Alta Capacità Terzo valico dei Giovi e Milano-Verona-Venezia, si segnala che nello schema di contratto di programma 2007-2011 aggiornamento 2009 è previsto quanto segue. Relativamente alla tratta Treviglio-Brescia, il cui costo complessivo è stimato in 2.050 milioni di euro, è prevista la realizzazione di una fase costruttiva con l'impegno che il Governo assicurerà i necessari finanziamenti per le successive fasi costruttive, al fine di consentire l'attivazione dell'intera tratta in tempo utile per l'Expo 2015 di Milano. Nello stesso schema di contratto sono inoltre previste risorse per 500 milioni di euro per la realizzazione di una fase costruttiva del Terzo valico dei Giovi, il cui costo complessivo è stimato in 5.400 milioni di euro, con l'impegno

che il Governo assicurerà i necessari finanziamenti per le successive fasi costruttive, al fine di consentire l'attivazione dell'intera tratta entro il 2017. Per le restanti tratte Brescia-Verona e Verona-Padova sono invece previste le risorse per lo sviluppo progettuale. In particolare, il contratto di programma prevede, nell'anno 2010, competenze per 84 milioni di euro per la tratta Brescia-Verona e 120 milioni di euro per la tratta Verona-Padova.

In relazione al servizio di trasporto ferroviario Alta Velocità/Alta Capacità in Italia, si rappresenta che l'attuale flotta ETR 500 è stata costituita – a partire dal 1992 – acquisendo i treni dal Consorzio Trevi (Treno Veloce Italiano), formato dalle società AnsaldoBreda, Bombardier, Firema ed Alstom, attraverso vari ordini di fornitura che si sono susseguiti negli anni. I costi complessivi sostenuti da Trenitalia, dagli anni Novanta ad oggi, relativamente all'acquisizione ed alla messa in esercizio del materiale rotabile della flotta ETR 500 – comprensivi degli adeguamenti tecnologici e di sicurezza, delle modifiche funzionali, dei potenziamenti della composizione e degli *up grading* e detratti gli oneri gravanti sul costruttore per inadempienze contrattuali – ammontano a circa 2.200 milioni di euro.

Per quanto concerne l'utilizzo da parte di Trenitalia delle tratte Alta Velocità/Alta Capacità, va tenuto conto che i servizi Alta Velocità sono servizi a mercato e pertanto devono avere caratteristiche di redditività in un contesto competitivo. Ciò considerato, il volume d'offerta viene adeguatamente calibrato sulla base di analisi dello sviluppo della domanda di mobilità relativa ai bacini interessati. Poiché, peraltro, ad incrementi rilevanti del volume dei servizi non corrispondono nell'immediato proporzionali incrementi dei volumi di traffico viaggiatori, è opportuno attuare in maniera progressiva il potenziamento dell'offerta. In quest'ottica, in coincidenza con il completamento delle varie fasi di realizzazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità, Trenitalia ha previsto la crescita graduale dei servizi, come è avvenuto sia con l'orario di dicembre 2008 che con quello di dicembre 2009.

Avendo sin qui rappresentato gli aspetti tecnici e amministrativi relativi al progetto dell'Alta Velocità, si viene ad affrontare la parte più propriamente attinente il mercato del trasporto ferroviario.

Riguardo all'Autorità di vigilanza auspicata dagli interroganti, va rilevato che l'articolo 37 del decreto legislativo 3 luglio 2003, n. 188, ha istituito l'organismo per la regolazione dei servizi ferroviari (URSF). Tale organismo di regolazione vigila sulla concorrenza nei mercati dei servizi ferroviari e agisce in piena indipendenza, sul piano organizzativo, giuridico, decisionale e della strategia finanziaria, dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso all'infrastruttura, dall'organismo preposto all'assegnazione della capacità e dai richiedenti, ed è inoltre funzionalmente indipendente da qualsiasi autorità competente preposta all'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico.

L'URSF, nell'ambito dei propri compiti istituzionali, attua la vigilanza, sia per il trasporto merci che per il passeggeri, in merito: al pro-

spetto informativo della rete, alle procedure di assegnazione della capacità di infrastruttura e relativo esito, al sistema di imposizione dei canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria e dei corrispettivi per i servizi ferroviari, al livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per i servizi ferroviari, agli accordi per l'accesso alla rete ferroviaria nazionale.

Dato che l'URSF già svolge, dalla sua istituzione nel 2003, le funzioni di «organismo di regolazione del mercato», così come richiesto dalle direttive europee 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, non si ravvisa la necessità di istituire un'ulteriore autorità per il solo settore merci.

Per quanto attiene alla profittabilità delle tracce, si ricorda che l'80 per cento dei traffici si espleta su circa il 30 per cento della rete ferroviaria nazionale. Tale concentrazione sta in effetti leggermente mutando a seguito della continua apertura delle nuove tratte dell'Alta Velocità, ma sostanzialmente rimane tale.

Tuttavia, si fa rilevare che se si applicasse una mera metodologia di costo marginale per valorizzare le tratte tracce ferroviarie, si avrebbero canoni di utilizzo molto bassi sulle linee maggiormente utilizzate e valori considerevoli proprio sulle reti scarsamente utilizzate o secondarie.

Tale situazione causerebbe il crollo dei servizi diffusi e di ambito regionale. A tale proposito, già con il decreto ministeriale dei trasporti n. 43 del 2000 e suoi successivi aggiornamenti, si è optato per una modellazione che utilizzi i principi di *scarcity price* e *mark up* nella definizione dei valori delle singole tracce.

In questo modo si è mantenuto più alto il prezzo sulle linee principali (dai 3 fino a circa 5 euro per treno chilometro, mentre per l'Alta Velocità si attesta sui 13 euro per treno chilometro), aiutando a mantenere bassi i canoni di accesso alle linee secondarie. Tali metodologie sono in linea con quanto indicato dalle sopra citate direttive europee.

Altresì, l'applicazione di modelli di tariffazione che invece si basino sulla distinzione dei servizi effettuati pone alcune criticità nel rispetto dei dettami europei. Questo perché è ben noto che debba essere garantito il principio di «equità» e debba essere vietato il creare modelli che istituiscano di fatto dei «sussidi incrociati».

Rimane inoltre difficile la «perimetrazione» nell'individuazione di quali siano i «servizi universali», qualora questi ultimi non ricadano direttamente nella tipologia dei «servizi di pubblica utilità» e quindi remunerati dallo strumento del contratto di servizio pubblico.

Relativamente alle modalità di formazione delle imprese, si rappresenta che questa è un'attività realizzata in autonomia industriale ed afferente alla sfera del diritto civile.

Il Ministero non può operare limitazioni in merito alla semplice «formazione» delle imprese. Tuttavia, le imprese ferroviarie, per poter circolare, devono preventivamente ottenere una autorizzazione (detta licenza), con cui si verifica la sussistenza di una serie di requisiti (i cui principali sono quelli di onorabilità, capacità finanziaria e competenza professionale).

Le modalità e i requisiti per il rilascio della licenza ferroviaria sono ben indicati dalle sopra citate direttive europee e sono riportati all'articolo 8 del decreto legislativo n. 188 del 2003. Sono inoltre pubblicate sul sito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le procedure per il rilascio della licenza, nonché le indicazioni utili e la documentazione necessaria per attestare il possesso dei requisiti. È altresì pubblicata la lista delle imprese licenziate; tutto questo nell'ottica della massima chiarezza e trasparenza dei procedimenti amministrativi eseguiti.

Il decreto legislativo n. 188 del 2003, al successivo articolo 9, chiarisce inoltre che l'azione di «monitoraggio» del Ministero si protrae per tutta la vita operativa della licenza, grazie agli strumenti di revoca e sospensione della licenza, qualora l'impresa non garantisca più il possesso dei requisiti di onorabilità, capacità finanziaria o competenza professionale.

C'è inoltre da aggiungere che, con legge 23 luglio 2009, n. 99, recante disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia, si sono ulteriormente chiariti gli ambiti di applicazione del titolo autorizzatorio e della licenza nazionale per passeggeri. Infatti, il rilascio dei suddetti titoli è preventivamente soggetto alla verifica delle condizioni di reciprocità, qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate. Tale principio era, per altro, già stato introdotto con l'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, quando è stato istituito il «titolo autorizzatorio», necessario per l'espletamento dei servizi ferroviari di ambito nazionale.

AMATI (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

AMATI (PD). Signor Presidente, ringrazio il Vice Ministro per la risposta, che arriva dopo molti mesi da quando io e, in particolare, alcuni senatori della Commissione lavori pubblici del Senato abbiamo presentato l'interrogazione in oggetto. È chiaro che guarderemo con attenzione il quadro messo a disposizione dal Governo rispetto alla questione dei tempi di esecuzione dell'opera, ma credo che non potremo dirci soddisfatti.

La telenovela italiana della TAV prevede un'attenzione e una riflessione, alla quale peraltro invitiamo in modo costruttivo il Governo, perché le responsabilità sono molteplici e i rischi sono molto vasti. Noi non siamo contrari alla TAV, non lo siamo mai stati; certo, speriamo che non avvengano incidenti, ma non è questo il tema di oggi. È chiaro che questa grande impresa si è svolta negli anni con tempi e impegni molto diversi. Dal 1991 al 1998 siamo passati da una situazione in cui il soggetto pubblico era presente per il 40 per cento ed il privato per il 60 per cento – con costi, come ricordava il Vice Ministro – molto diversi e molto inferiori, ad una, dal 1998, in cui tutta l'impresa è pubblica. Credo che per questo sia importante ricordare che Trenitalia ricade pienamente nel concetto di responsabilità sociale d'impresa (che peraltro non è solo

del pubblico, ma anche del privato, ma che è tanto più rilevante quando si è nel pubblico), che prevede che chi la dirige, quando interviene, quando propone, abbia rispetto per i cittadini utenti, cosa che spesso non abbiamo verificato, anzi che spesso non si è verificata.

Signor Vice Ministro, come lei ricordava, quando si parla di Alta Velocità si parla di un percorso molto importante dal punto di vista economico, che riguarda un cittadino su nove, mentre otto sono quelli che utilizzano il sistema universale. Credo che sarà più importante e utile ragionare affinché l'integrazione tra i due sistemi si realizzi; fino ad oggi non l'abbiamo verificato, anzi con l'attivazione dell'Alta Velocità i ritardi e i disagi per chi prende il treno quotidianamente si sono moltiplicati. Questo non vuol dire essere contro l'Alta Velocità: vuol dire far sì che una parte di quello che noi chiedevamo nell'interrogazione (i nodi non completati, i tempi di risoluzione dei nodi e dei punti d'incrocio nelle grandi città, che mi auguro siano citati nella scaletta che lei indicava allegata alla risposta) sia così definita da consentire che si sappia quando termina la sofferenza di chi usa il sistema universale, che certo non ha bisogno, oltre a comportare maggiori costi, di avere anche ulteriori complicazioni. Credo, quindi, che sul tema dell'Alta Velocità ci sarà ancora molto da discutere.

Si parlava del materiale rotabile. Lo dicevamo nella nostra interrogazione: in questi anni dei 100 treni previsti solo 72 sono stati forniti, con un aumento dei costi notevolissimo, da 2.400 a 8.200 miliardi di euro. Evidentemente in questo caso le questioni che lei ricordava rispetto alla complicatezza della gestione della rete sono meno comprensibili. Allo stesso modo, un aumento di costi molto importante riguarda le infrastrutture aeree.

In conclusione, penso che la partita dell'Alta Velocità in Italia meriti un ulteriore approfondimento, sia per quanto riguarda la responsabilità complessiva, sia per quanto concerne lo sviluppo del territorio. Mi auguro che su questo vi siano le condizioni per riflettere, anche per quella parte di Paese che oggi non è attraversata dall'Alta Velocità e quindi è in parte esclusa dallo sviluppo che la stessa Alta Velocità, ben completata, potrebbe garantire, ma che si trova a sopportare tutti i disagi dell'intersecarsi delle due questioni senza godere dei vantaggi che con questo progetto correttamente completato – e questo si dovrà verificare – si potrebbero avere.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interpellanza e delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Allegato B**Prospetto allegato alla risposta del vice ministro Castelli
all'interrogazione 3-00801**

Tratta Torino – Milano:

Subtratta Torino-Novara attivata a febbraio 2006.

Subtratta Novara-Milano attivata a dicembre 2009.

Tratta Milano – Bologna:

Tratto Modena Est-Lavino attivato ad ottobre 2006.

A dicembre 2008 si è attivato il tratto tra Melegnano e Modena Est e nell'ottobre del 2009 sono terminati i lavori dell'interconnessione di Piacenza Est. Le interconnessioni di Parma, Fidenza e Modena Ovest saranno completate nel 2010.

Nodo Bologna:

Passante in superficie attivato ad ottobre 2007.

Passante in sotterraneo e stazione AV/AC in sotterraneo, previsione di attivazione dicembre 2011.

Tratta Bologna – Firenze:

Attivazione tratta a dicembre 2009.

Nodo Firenze:

Scavalchi, previsione di attivazione dicembre 2010.

Passante e stazione AV in sotterraneo, previsione di attivazione 2014.

Tratta Firenze – Roma:

Adeguamento della linea a standard AV. 1ª fase nel 2009.

Nodo Roma:

Attivata a dicembre 2005 la penetrazione urbana della linea AV/AC Roma-Napoli su Roma Termini.

A maggio 2009 è stato attivato il binario dispari del collegamento diretto Nord-Sud, mentre il binario pari è stato attivato a settembre 2008.

Tratta Roma – Napoli:

Il tratto tra Roma e Gricignano è stato attivato nel dicembre 2005.

Il tratto Gricignano-Napoli è in attivazione dal dicembre 2009.

Nodo Napoli:

Penetrazione urbana della linea AV/AC: novembre 2009.

Collegamento Nord-Sud, previsione di attivazione 2011.

Stazione AV di Napoli Afragola, previsione di attivazione 2011.