

Interrogazione sulla realizzazione dell'Alta Velocità in Italia

(3-00801) (16 giugno 2009)

AMATI, FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la realizzazione del progetto per l'Alta Velocità ferroviaria ha avuto il suo formale avvio il 7 agosto 1991 a seguito di una conferenza stampa alla quale, fra gli altri, erano presenti il Ministro dei trasporti, l'Amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato (FS), il presidente dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI), il presidente dell'Ente nazionale idrocarburi (ENI) e l'amministratore delegato di FIAT SpA;

l'Alta velocità nasce allo scopo di dotare il Paese di una nuova infrastruttura di collegamento ferroviario per il trasporto rapido di passeggeri fra le principali città (Torino, Milano, Roma, Napoli e così via), senza andare ad interferire con le linee esistenti di trasporto ferroviario;

la realizzazione dell'intero progetto prevedeva in origine un costo complessivo di 26.180 miliardi di lire (pari 14.156 miliardi di euro), coperto per un 40 per cento con risorse dello Stato e per il 60 per cento da soggetti privati;

in realtà i costi iniziali del progetto Alta Velocità, poi divenuto Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) allo scopo di utilizzare le nuove infrastrutture anche per il trasporto rapido di merci, sono lievitati per varie ragioni nel corso degli anni in misura consistente raggiungendo, secondo le ultime stime disponibili, cifre superiori ad 80 miliardi di euro;

l'AV/AC rappresenta per l'Italia l'opera pubblica di più ampia dimensione, ancora non ultimata, con cantieri aperti o ancora da aprire, alla quale si è provveduto, a differenza delle previsioni iniziali, esclusivamente con risorse pubbliche;

considerato che:

la società TAV SpA è stata costituita il 19 luglio 1991, come società per il 40 per cento pubblica e per il 60 per cento privata;

l'ente FS affidò, a trattativa privata, a TAV SpA la realizzazione delle infrastrutture a terra (tratte e nodi) con un contratto che aveva come oggetto la «Concessione della progettazione, costruzione e sfruttamento economico delle infrastrutture per il treno ad Alta Velocità»;

a quanto risulta agli interroganti, la TAV SpA successivamente ha affidato la realizzazione delle opere a trattativa privata e senza il controllo da parte di un qualsiasi organo pubblico (invero le procedure di evidenza pubblica attualmente in vigore all'epoca non erano state introdotte nell'ordinamento), a sette imprese o consorzi di imprese, per un importo complessivo di 9,203 miliardi di euro;

nel merito, vennero stipulati i seguenti contratti: per la tratta Torino-Milano con Fiat SpA per un importo di 1.074 miliardi di euro; per

la tratta Milano-Bologna con Cepav Uno per un importo di 1.482 miliardi di euro; per la tratta Bologna-Firenze con Fiat SpA per un importo di 1.074 miliardi di euro; per la tratta Roma-Napoli con Ircav Uno per un importo di 1.994 miliardi di euro; per la tratta Milano-Verona con Ircav Due per un importo di 1.125 miliardi di euro; per la tratta Verona-Venezia con Cepav Due per un importo di 896 milioni di euro; per la tratta Milano-Genova con Cociv per un importo di 1.585 miliardi di euro;

nel 1998, a fronte di evidenti difficoltà da parte dei soggetti privati ad adempiere alle obbligazioni assunte, Ferrovie dello Stato acquisì il 60 per cento del capitale privato di TAV SpA, assumendo su di sé l'intero rischio finanziario di realizzazione dell'opera. Tale controllo è durato fino al 2003, anno in cui è passato a Rete ferroviaria italiana (RFI);

alla data del 31 dicembre 2006, in base ai dati ufficiali forniti da TAV SpA e da FS, il costo di realizzazione delle tratte è salito dagli iniziali 9.203 miliardi di euro a 43.296 miliardi di euro;

al momento, nessuno dei sette contratti è stato chiuso in via definitiva, ivi compresi quelli relativi alle tratte già in esercizio, con ciò prefigurando un ulteriore aumento dei costi per la conclusione dei lavori rispetto ai 43.296 miliardi di euro calcolati alla data del 31 dicembre 2006;

ai suddetti aumenti, che TAV SpA ha coperto interamente con finanziamenti e prestiti garantiti dallo Stato, devono essere sommati gli oneri finanziari, direttamente a carico dello Stato, per i prestiti attivati da o per TAV SpA (Isipa e RFI SpA). Nel progetto iniziale tali oneri erano stati quantificati in 770.000 euro, mentre oggi sono stimati in 8,7 miliardi di euro;

la realizzazione dei nodi, ossia delle tratte ferroviarie di penetrazione nelle stazioni ferroviarie delle città interessate, ha registrato un aumento dei costi dagli iniziali 1.064 miliardi di euro agli attuali 8,4 miliardi di euro;

nessuno dei nodi relativi alle stazioni delle città di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Genova, Verona e Venezia è al momento completato in via definitiva;

il ritardo con il quale si è avviata questa parte del progetto dell'AV/AC è una delle cause principali dei disservizi indotti nel servizio ferroviario universale, e nello stesso servizio di alta velocità, in particolare nelle aree interessate dalle nuove linee dedicate di AV di Napoli-Roma, Bologna-Milano e Torino-Novara;

con l'entrata in esercizio delle nuove linee e senza la soluzione dei nodi, l'effetto «colli di bottiglia» nelle stazioni è diventato e resterà ancora per qualche anno particolarmente critico, impedendo il pieno ed efficiente utilizzo delle infrastrutture dell'Alta Velocità;

la realizzazione delle infrastrutture aeree, quali linee elettriche e segnaletica, di tutte le linee, tratte e nodi, è stata affidata ad un unico consorzio di imprese, per un costo iniziale annunciato nel 1991 pari a 614 milioni di euro, successivamente lievitato a 3,2 miliardi di euro;

relativamente alla fornitura di materiale rotabile, nel progetto presentato nel 1991, i costi erano quantificati in 2.454 miliardi di euro. Anche

in questo caso la fornitura è stata affidata ad un unico consorzio di imprese, e il contratto prevedeva la fornitura di 100 treni ETR 500 nella composizione *standard* di 11 carrozze passeggeri, una carrozza ristorante e due motrici;

alla data odierna, risultano forniti soltanto 72 treni nella composizione *standard*, mentre non si conoscono e non sono mai stati forniti dati completi e dettagliati sui costi effettivi sostenuti e da sostenere che sono stimati in complessivi 8,2 miliardi di euro;

del tutto sconosciuti, invece, sono gli altri costi sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato per la progettazione, la gestione delle relazioni contrattuali e altre opere strettamente correlate al progetto, i costi diretti e indiretti sostenuti o da sostenere fino alla chiusura dei cantieri da parte delle società interamente a capitale pubblico con gli enti partecipanti alle conferenze dei servizi e fuori dai contratti affidati ai consorzi di imprese per la realizzazione delle tratte ferroviarie;

la valutazione dei costi per la realizzazione delle infrastrutture non tiene conto degli oneri futuri che i prestiti attivati proietteranno nelle casse dello Stato e nelle tasche dei cittadini. I costi sostenuti e da sostenere fino alla chiusura dei cantieri sono in gran parte coperti da «prestiti» attivati o da attivare per il completamento delle tratte ferroviarie contrattualizzate nel 1991 e dunque da restituire alle banche con relativi ulteriori interessi;

tenuto conto che:

la gestione del progetto è stata particolarmente complicata anche a causa dei tempi lunghi di realizzazione delle opere e del sovrapporsi in tale ambito di normative, atti, contratti e pareri, spesso contrastanti tra loro;

una puntuale e seria ricostruzione della vicenda AV/AC rappresenta non solo una utile e doverosa opera di trasparenza ma anche uno strumento essenziale per conoscere i caratteri fondamentali di un modello contrattuale e finanziario che ha portato ad una consistente lievitazione dei costi per la realizzazione delle opere dell'Alta Velocità;

la rete ferroviaria nazionale è interessata da un processo di liberalizzazione in atto che, senza gli opportuni accorgimenti, rischia di penalizzare il servizio universale di trasporto ferroviario, ed in particolare quello pendolare, in quanto meno remunerativo rispetto a quello dell'AV/AC,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda predisporre un prospetto dei costi sostenuti per la realizzazione del progetto per l'Alta Velocità, a partire dal 1991, completo e dettagliato in ogni singola voce di costo, nonché dei costi futuri a carico del bilancio dello Stato per il completamento dell'opera;

se intenda chiarire quali siano i tempi previsti per il completamento delle opere AV/AC e per il pieno utilizzo delle infrastrutture di Alta Velocità per il trasporto dei passeggeri e delle merci;

quali siano i cosiddetti «colli di bottiglia» che impediscono il pieno sviluppo dell'AV/AC e quali iniziative di competenza si intendano adottare nel breve e medio periodo per rimuovere le cause di inefficienza del-

l'infrastruttura AV/AC, che comportano rilevanti disservizi anche nel trasporto ferroviario locale;

se sia a conoscenza di quali siano le ragioni sottostanti al mancato pieno utilizzo, da parte di Trenitalia, delle tratte AV/AC già in esercizio e quali azioni di competenza intenda intraprendere per garantire ai consumatori e alle imprese maggiori frequenze nei collegamenti sulle tratte ad Alta Velocità e il potenziamento qualitativo e quantitativo dei servizi e dei collegamenti esistenti;

se non ritenga opportuno, in conseguenza del processo di liberalizzazione in atto della rete ferroviaria nazionale, promuovere l'istituzione di un'apposita autorità di vigilanza e regolazione per il settore del trasporto ferroviario a tutela dei passeggeri e delle imprese per quanto attiene al trasporto delle merci;

se, in vista della liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria intenda prevedere un canone di esercizio, dovuto dalle imprese private per lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario, commisurato alla profittabilità delle tratte e idoneo a garantire il mantenimento del servizio universale su tutta la rete nazionale;

se ritenga opportuno che gli operatori privati che intendano organizzare ed effettuare attività di trasporto viaggiatori esclusivamente sulla rete ferroviaria ad Alta Velocità, in ragione della redditività delle tratte, contribuiscano, e in che misura, al mantenimento del servizio universale e al finanziamento delle tratte non remunerative;

se intenda prevedere iniziative di competenza per disciplinare e rendere più trasparenti le modalità di formazione delle società che intendono avviare ed esercitare attività nel settore del trasporto ferroviario sulle tratte AV/AC, al fine di rilasciare licenze esclusivamente ad imprese in possesso dei requisiti patrimoniali ed industriali adeguati all'esercizio del trasporto ferroviario e in grado di contribuire al miglioramento complessivo del servizio universale;

se intenda garantire che le *partnership* tra imprese nazionali ed estere per l'organizzazione e l'esercizio di attività di trasporto viaggiatori e di trasporto merci sulla rete nazionale AV/AC siano sottoscritte nel rispetto delle norme comunitarie e nazionali ed in particolare nel rispetto del principio della reciprocità delle condizioni di accesso alle reti e alle infrastrutture ferroviarie comunitarie.