

Camera dei Deputati

Legislatura 15
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA : 4/03349
presentata da **MANCUSO GIANNI** il **18/04/2007** nella seduta numero **146**

Stato iter : **CONCLUSO**

Ministero destinatario :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
MINISTERO DEI TRASPORTI

Attuale Delegato a rispondere :

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE , data delega **18/04/2007**

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
RISPOSTA GOVERNO		
DI PIETRO ANTONIO	MINISTRO, INFRASTRUTTURE	11/29/2007

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

RISPOSTA PUBBLICATA IL 29/11/2007
CONCLUSO IL 29/11/2007

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

CONCETTUALE :

LINEE FERROVIARIE, OPERE PUBBLICHE

SIGLA O DENOMINAZIONE :

PROGETTO ALTA VELOCITA'

GEO-POLITICO :

MILANO, MILANO - Prov, LOMBARDIA, TORINO, TORINO - Prov, PIEMONTE

TESTO ATTO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-03349

presentata da

GIANNI MANCUSO

mercoledì 18 aprile 2007 nella seduta n.146

MANCUSO. - *Al Ministro delle infrastrutture, al Ministro dei trasporti.* - Per sapere - premesso che: sono noti l'importanza strategica delle linee ad alta velocità e gli accordi sottoscritti in sede europea; la tratta Torino-Milano rientra nel Corridoio 5, che prevede di collegare Lisbona a Kiev, passando per la Pianura Padana e toccando quindi le città di Torino, Novara e Milano;

la conversione in legge da parte del Parlamento del decreto-legge 31 gennaio 2007 (Decreto Bersani), revoca le concessioni a TAV Spa per alcune tratte dell'Alta Velocità affinché si passi ad affidamenti per gara;

secondo quanto affermato dall'amministratore delegato di FS, dottor Mauro Moretti, nell'audizione alla Commissione lavori pubblici del Senato della Repubblica, che i costi dei lavori per le linee ferroviarie sono di 32 milioni di euro al chilometro, a fronte di una spesa di 10 milioni di euro a chilometro in Francia e 9 milioni di euro a chilometro in Spagna; tali costi sarebbero saliti, nella tratta Torino-Novara, a 54 milioni di euro al chilometro -:

se corrisponda al vero che - qualora il Governo confermi tali dichiarazioni - la lievitazione dei costi deriva da vincoli; richieste e prescrizioni di autorità centrali e locali; nel qual caso, a quanto ammontino i costi di tali opere di mitigazione ambientale;

se i Ministri interrogati reputino ancora prioritario e di interesse nazionale il completamento dei lavori della tratta ferroviaria ad alta velocità Torino-Milano e, nel qual caso, come intendano adoperarsi affinché i lavori vengano portati a compimento nei tempi previsti dagli accordi con i Partner europei. (4-03349)

RISPOSTA ATTO**Atto Camera****Risposta scritta pubblicata giovedì 29 novembre 2007****nell'allegato B della seduta n. 252****All'Interrogazione 4-03349 presentata da****MANCUSO**

Risposta. - In riferimento alle problematiche evidenziate con l'atto ispettivo in esame si forniscono i seguenti elementi di risposta.

Il Progetto AV/AC è certamente il più importante investimento pubblico avviato in Italia nel dopoguerra e uno dei più importanti d'Europa. Dalla sua impostazione ed avvio i costi di realizzazione delle opere hanno subito significativi scostamenti rispetto alle previsioni originali dovuti soprattutto al passaggio, avvenuto tra il 1998 e il 1999, da un modello di rete ad alta velocità, indipendente dalla rete esistente come nella gran parte delle reti ad alta velocità francese e spagnola, ad un modello di rete ad alta velocità/alta capacità AV/AC completamente integrato con la medesima.

L'articolo 2, comma 15 della legge 23 dicembre 1996 n. 662 ha impegnato il Governo a procedere ad una verifica ed a riferire alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato del progetto di alta velocità. A seguito della citata legge del 1996, le linee sono state riprogettate a partite dal 1997 secondo la logica dell'alta capacità che permetterà di offrire, una volta attivate, un servizio migliore più veloce e di liberare la linea convenzionale per il traffico metropolitano di primaria importanza.

Il passaggio dal progetto da alta velocità ad un progetto di alta capacità ha comportato una rivisitazione complessiva del progetto stesso, un consistente aumento dei costi ed uno slittamento dei tempi di attivazione.

Secondo Ferrovie dello Stato l'aumento dei costi è in primo luogo dovuto alle sostanziali modifiche tecniche che il progetto ha dovuto subire in termini di adeguamento delle specifiche prestazionali, per rendere idonea l'infrastruttura a consentire il transito di rilevanti volumi di traffico merci, nonché in termini di maggiore integrazione con le linee esistenti.

In secondo luogo la lievitazione dei costi è dovuta alla durata dell'iter permessuale che si è esteso per 13 anni. Tale iter approvativo, iniziato con la pubblicazione dello Studio di impatto ambientale nella metà del 1992, si è concluso con l'approvazione del nodo AV/AC di Firenze nel luglio 2005. Nell'ambito di tale iter, l'approvazione del Progetto, da parte delle competenti autorità territoriali e locali, 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. A titolo di esempio:

variazioni di tracciato e di tipologia di opere (sostituzione di rilevati con viadotti e con gallerie artificiali);

nuove viabilità e l'adeguamento di viabilità esistenti;

l'aumento del numero delle interconnessioni tra rete AV/AC e linee esistenti;

interventi di potenziamento delle linee ferroviarie esistenti e, in alcuni casi, rilocalizzazione delle stesse;
estese aree di riambientalizzazione fuori linea;
varianti/potenziamenti autostradali e ricostruzione svincoli;
opere di riqualificazione di corsi d'acqua, canali e rete irrigua;
bonifica di siti inquinati.

Sui costi del progetto ha inoltre influito il fatto 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 ETCS/ERTMS 2 (European Train Control System/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 sistemi unici e all'avanguardia nel panorama ferroviario europeo.

Il costo chilometrico delle tratte che compongono la relazione Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli dipende in misura rilevante dalle caratteristiche morfologiche e antropiche dei territori attraversati, oltre che dalle prescrizioni imposte.

Relativamente al costo a chilometro della tratta Torino-Novara pari a 54 milioni di euro, cui fa riferimento l'interrogante, Ferrovie dello Stato specifica che su tale costo influisce la prescrizione del Ministero dell'ambiente, nel '94, e delle regioni interessate, di impostare il progetto in stretto affiancamento alla esistente autostrada Torino-Milano, realizzando in tal modo un corridoio infrastrutturale plurimodale.

Sulla base di tali indicazioni è stato sviluppato il progetto esecutivo che ha definito nel dettaglio tutte le caratteristiche delle opere necessarie per la realizzazione dell'opera ferroviaria e per la risoluzione delle interferenze con l'autostrada e con le reti irrigue.

Per la realizzazione di tali interventi è stato sostenuto un onere valutabile in circa 1.550 milioni di euro pari a circa il 30 per cento del costo totale della tratta.

Per quanto riguarda il completamento tratta AV/AC Torino-Milano la realizzazione dell'opera è inserita nella pianificazione delle grandi infrastrutture pubbliche a livello italiano ed europeo, come elemento della trasversale Torino-Milano-Venezia, facente parte sia della rete T.E.N. europea, progetto prioritario n. 6, che della rete ad AV/AC italiana.

Tale tratta è stata suddivisa in due subtratte di cui la prima, Torino-Novara, è stata attivata a febbraio 2006, mentre la seconda, Novara-Milano, è in corso di realizzazione: sono in piena attività i cantieri delle opere civili con un avanzamento complessivo dei lavori di oltre il 50 per cento. L'attivazione della sub tratta Novara-Milano è prevista per dicembre 2009, compresa la nuova fermata di Rho Fiera, ivi ricadente.

Il finanziamento per il completamento della tratta in questione, già inserito nel Contratto di programma 2000-2005 tra l'allora Ministero delle infrastrutture e trasporti e R.F.I., è stato confermato nel nuovo schema di Contratto di programma 2007-2011, attualmente in corso di approvazione.

Si segnala, inoltre, che l'articolo 1, comma 964, della legge 27 dicembre 2001, n. 296 (legge finanziaria per il 2007) reca un'autorizzazione di spesa pari a 8.100 milioni di euro nel periodo 2007-2021 per la prosecuzione degli interventi relativi, al Sistema alta velocità/Alta capacità della linea Torino-Milano-Napoli. Ad analoghe finalità risulta, inoltre, ispirata la disposizione di cui

all'articolo 1, comma 975, della citata legge n. 296 del 2007, che ha concesso a Ferrovie dello Stato SpA contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2006 per la prosecuzione dei predetti interventi.

Il Ministro delle infrastrutture: Antonio Di Pietro.