

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XXII n. 24

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GALLETTI, VALPIANA, GARDIOL, DALLA CHIESA

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta
sul progetto «treni ad alta velocità»

Presentata il 17 ottobre 1996

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le recenti inchieste sull'«alta velocità» stanno a poco a poco confermando tutte le perplessità da tempo manifestate pubblicamente e nelle sedi istituzionali dai Verdi, dalle associazioni ambientaliste e dai comitati di cittadini. Con chiarezza sta emergendo che il problema politico più rilevante è la possibilità stessa nel nostro Paese di poter espletare una politica democratica di governo dei trasporti, a partire dalla mancanza di un unico Ministero, di un fondo unico di spesa, ma anche di strumenti effettivi di indirizzo, programmazione e

controllo del Parlamento, le cui leggi finanziarie vengono ignorate dalle Ferrovie dello Stato Spa e dalla TAV nella vicenda alta velocità; e anche dalla mancanza di poteri di governo del Ministro rispetto alle stesse Ferrovie dello Stato, che dovrebbero avere compiti di gestione di un servizio alla collettività.

Invece il controllato è diventato controllore di se stesso, nonché programmatore delle scelte strategiche, ed inoltre con le «scatole cinesi» TAV e METROPOLIS rischia di sfuggire ad ogni controllo producendo dosi massicce di ideologia im-

prenditoriale. Peccato che dai prepensionamenti agli interessi intercalari della TAV sia il cittadino a saldare tutti i conti. Mentre le Ferrovie dello Stato si muovono come una istituzione dotata della cornucopia di fondi pubblici e tratta e piega comuni e regioni.

Così si sviluppano progetti come l'alta velocità che rispondono più a logiche di imprese di costruzione e di banche che ad esigenze di mobilità del Paese.

Noi sosteniamo da sempre un corretto potenziamento del sistema ferroviario per merci e passeggeri, integrato con servizi ferroviari regionali e metropolitani.

Solo in questo contesto siamo favorevoli anche al quadruplicamento veloce della linea Milano-Roma e non ad un'alta velocità come linea separata. Potendo valutare insieme i nodi e le tratte ed i modelli di esercizio.

La nostra ferma opposizione al progetto alta velocità non ha nulla di ideologico e massimalista.

In questi anni abbiamo lottato (e continueremo a farlo) insieme a comitati, associazioni, amministrazioni locali per migliorare il progetto sbagliato di alta velocità e trasformarlo radicalmente.

Molto è stato fatto, ma il cambiamento è ancora insufficiente e l'impegno continua a tutti i livelli.

Dal Parlamento, dove continueremo a chiedere lo scioglimento della TAV (che non è un *project financing*) e di METROPOLIS ai comuni dove, metro per metro, lotteremo per cambiare i progetti. La storia dell'alta velocità è lunga ed è stata sottoposta a varie verifiche.

La verifica della congruità dei prezzi è stata affidata dal Governo italiano alla società di revisione Coopers e Lybrand, che secondo quanto si è appreso dalla stampa ha consegnato nel gennaio 1994 lo studio che attesterebbe la credibilità dei prezzi stimati. Ma questo studio non è mai stato reso pubblico.

Nell'ottobre 1993 il Consiglio di Stato, riunito in seduta assembleare, ha espresso uno «scontato» parere positivo sulla validità degli atti contrattuali previsti dal progetto, ma ha anche stabilito che il 40 per

cento delle opere da realizzare dovrà essere affidato attraverso gare internazionali, in conformità alla normativa comunitaria. L'ingegner Rizzardi di Italferr, nell'incontro che si è tenuto nel marzo 1994 con l'Osservatorio delle associazioni ambientaliste WWF, Legambiente, Italia Nostra, ha inoltre sostenuto, come risulta dagli atti (verbale della riunione delle Ferrovie dello Stato con l'Osservatorio sulle trasformazioni urbane e del sistema dei trasporti, 7 marzo 1994), che la stessa procedura «verrà seguita per i nodi incrementando di un ulteriore 20 per cento la quota offerta al mercato internazionale», (in pratica il 40 per cento ai *general contractors* ed il 60 per cento a gara).

Una procedura illegale, che contrasta con la normativa vigente dove il 100 per cento di quanto viene affidato oggi deve essere affidato a gara europea, e che contrasta con tutte le dichiarazioni e gli impegni assunti fino ad oggi dalle Ferrovie dello Stato e dalle TAV.

Bisogna infine ricordare che nel febbraio 1994, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust) ha deliberato che gli atti negoziali previsti dal progetto non violano le norme previste per il rispetto delle regole della concorrenza.

Gli affidamenti dei lavori per l'alta velocità sono stati oggetto di inchieste della magistratura, secondo quanto si è appreso dalla stampa. Nel maggio 1993 il sostituto procuratore di Roma Castellucci ha sequestrato alle Ferrovie dello Stato Spa, alla TAV ed alla Italferr tutta la documentazione relativa alla realizzazione del sistema alta velocità. Sono stati sequestrati l'atto di concessione, la convenzione attuativa, l'atto costitutivo della TAV ed i bilanci, le consulenze ed i contratti con i *general contractors* e con società di ingegneria.

Stranamente nello stesso giorno, il 12 maggio 1993, anche il sostituto procuratore Di Pietro della procura di Milano ha emesso un decreto per il sequestro della stessa documentazione, che però era già stata sequestrata dalla procura di Roma che ha avvocato a sé le indagini. Fino ad oggi, è bene ricordarlo, da queste indagini

non è scaturito alcun provvedimento od accusa specifica.

Nell'ambito dell'inchiesta ENIMONT, alla fine del 1994 sono stati messi sotto accusa i vertici della TPL, società di progettazione, per presunte tangenti. La TPL è tra le società che hanno collaborato con la Italferr alla progettazione dell'alta velocità ferroviaria, fornendo tra l'altro progetti di pessima qualità. Nessuna risposta è stata mai fornita ad alcune interrogazioni che segnalavano la stretta connessione tra i vertici della TPL e l'avvocato Necci, su questa società di ingegneria che prima ha svolto attività di consulenza per la ENIMONT ed ora per la TAV.

Vanno segnalate due allarmanti interrogazioni, una dell'onorevole Arlacchi ed un'altra del senatore Imposimato, che chiedono ai Ministri competenti di indagare su possibili « penetrazioni della criminalità organizzata di stampo mafioso nelle maggiori opere pubbliche che stanno per essere realizzate in Campania, nel Lazio ed in Toscana ». Sempre nell'interrogazione si legge che « l'azione della camorra è particolarmente penetrante nel settore dei trasporti dove per la realizzazione della linea ad alta velocità tra Roma e Napoli sono stati stanziati 5.500 miliardi. Infatti la partita del movimento terra e della fornitura di calcestruzzo sarebbe finita già interamente nelle mani della camorra napoletana e dell'area aversana con una prevalenza di imprese facenti capo a Francesco Schiavone ed a Carmine Alfieri ».

Infine, nel corso di recenti incontri, tra tecnici della TAV e della Italferr SIS TAV e di rappresentanti dei comitati « anti TAV » e di enti locali, che si sono svolti presso la sede del Ministero dei trasporti e della navigazione in Roma, sono stati forniti, dai tecnici del Ministero, ulteriori informazioni e materiale, in parte già noti, in parte aggiornati. I principali temi affrontati in questi incontri, ed analizzati nella relazione e nelle schede allegate, vanno dai criteri della scelta della velocità massima di progetto (e degli altri parametri progettuali che caratterizzano le nuove linee), alla determinazione della domanda poten-

zialmente attratta dal nuovo sistema, alla reale possibilità di effettuarvi un esercizio misto di passeggeri e merci. Sono altresì stati analizzati i termini economici e finanziari dell'operazione, in particolare per quanto concerne la stima dei costi totali che la realizzazione del progetto potrebbe determinare, e la elevata probabilità che tali costi finiscano per gravare in grandissima parte sul bilancio pubblico. Questo in un periodo caratterizzato da continui richiami alla necessità di ridurre la spesa pubblica e dal fatto che altri Paesi (in particolare Francia e Germania) intendono rivedere pesantemente i rispettivi modelli di infrastrutturazione ferroviaria, partendo da posizioni assai differenti ma finendo per concordare sulla insostenibilità economica dalle proprie linee ad alta velocità. In questo panorama in Italia si continua a perseguire un progetto che, dalla lettura dei documenti ufficiali rilasciati dalla TAV e dalla Italferr, appare fondato su presupposti tecnici ed economici quanto meno discutibili.

Dall'analisi dei nuovi documenti si evince che alcune scelte progettuali sembrano essere state analizzate solamente nei loro aspetti di innovazione e primato tecnologico, senza porsi il problema delle conseguenze che potranno avere sull'esercizio futuro della rete ferroviaria nazionale e sui costi di produzione dell' esercente. Le interconnessioni con la rete esistente risultano assai ridotte per cui tuttora molte città di medie e grandi dimensioni resteranno escluse o servite in modo del tutto insoddisfacente dalle nuove linee, pur trovandosi ad essere direttamente coinvolte dal tracciato. La scelta di un sistema di alimentazione che consente più potenza e più elevata velocità si tradurrebbe, nell'immediato, nella impossibilità di percorrere le nuove linee con i locomotori e gli elettrotreni attualmente in dotazione alle Ferrovie dello Stato. Nemmeno i pendolini potranno viaggiare sulle linee TAV, mentre gli ETR 500 attualmente in servizio sulla linea Milano-Roma dovranno essere equipaggiati con apposite carrozze dotate di trasformatori.

L'idea fissa dei 300 chilometri orari (che, nonostante quanto sostenuto dalla TAV, si porta dietro l'alimentazione differente) viene rimarcata, anche se, stante l'attuale progetto, le tratte attrezzate per velocità superiori a 250 chilometri orari rappresentano meno della metà dell'intera linea Torino-Napoli. Se si riducesse la velocità massima a 250 chilometri orari anche su quelle tratte, il maggior tempo di viaggio oscillerebbe fra il 3 ed il 10 per cento del totale, a seconda della relazione considerata; sempre e comunque qualche minuto, su tempi di percorrenza che vanno da 1 a 3 ore.

Ciò che fondamentalmente resta incomprendibile anche ad una attenta lettura dei nuovi documenti TAV, è il vero obiettivo di tutta l'operazione: assodato che occorre incrementare la quota di trasporto merci e di persone su ferrovia, non si comprende perché l'investimento finalizzato a tale obiettivo debba necessariamente consistere in linee ad alta velocità; o più precisamente, perché ci si ostini a voler realizzare un pacchetto unico (Torino-Milano-Napoli, oltre alle due « antenne » Milano-Venezia e Milano-Genova) a fronte di problematiche e di possibili soluzioni assai differenti a seconda delle tratte e dei singoli punti critici.

Si dice, inoltre, che l'alta velocità servirà ad aumentare il trasporto merci e quello passeggeri sulle relazioni di breve percorrenza (la grandissima percentuale dei viaggi annualmente effettuati sulla rete

delle Ferrovie dello Stato) in quanto libererà spazio sulle linee esistenti; ma si tratta di un argomento poco convincente: se il problema è quello (merci e trasporto pubblico suburbano, metropolitano e regionale) è su quel settore che occorre investire. Germania e Francia, che pure hanno speso molti denari in linee ferroviarie negli ultimi anni, avevano comunque speso somme altrettanto rilevanti in ferrovie metropolitane e regionali nei decenni, mentre in Italia gli esempi della RER (Rete Espressa Regionale) di Parigi, o delle S-Bahn (ferrovie urbane veloci) delle città tedesche rappresentano, a tutt'oggi, null'altro che esempi studiati ed invidiati.

La Commissione di inchiesta di cui si chiede l'istituzione potrà svolgere e avviare una serie di indagini atte a far luce e a proporre soluzioni, legislative e non, adeguate a rompere gli intrecci e le coperture anche politiche che stanno emergendo nell'affare alta velocità Milano-Napoli.

L'articolo 1 istituisce la Commissione parlamentare di inchiesta e ne determina l'oggetto.

L'articolo 2 determina la composizione della Commissione.

L'articolo 3 disciplina le audizioni e le testimonianze.

L'articolo 4 determina le modalità di richiesta di atti e documenti.

L'articolo 5 disciplina il segreto d'ufficio.

L'articolo 6 prevede le norme di organizzazione interna.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

ART. 1.

(Istituzione della Commissione).

1. È istituita, per la durata della XIII legislatura, a norma dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta con il compito di:

a) verificare lo stato di attuazione dell'intero progetto « alta velocità ferroviaria »;

b) svolgere e avviare indagini atte a verificare l'entità dei finanziamenti pubblici e privati ottenuti dalle Ferrovie dello Stato Spa, da Metropolis Spa, dalla TAV e dalle società ad esse collegate, la loro effettiva destinazione, insieme ad altre risorse a qualunque titolo acquisite, per l'attuazione del progetto « alta velocità »;

c) accertare l'attività svolta ed i risultati, quantitativi e qualitativi, ottenuti dai soggetti di cui alla lettera b), nell'adempimento dei propri doveri;

d) svolgere e avviare indagini sul rispetto delle normative vigenti, sulle conferenze di servizi, sui rapporti tra la TAV e le Ferrovie dello Stato Spa e le società ad esse collegate, sui piani finanziari della TAV, sulla legittimità degli appalti, sui meccanismi di indennizzo, sui nodi urbani, le interconnessioni, i criteri di determinazione della velocità, le caratteristiche tecniche che consentano il trasporto delle merci, nonché sull'attivazione dell'unità di vigilanza presso il Ministero dei trasporti e della navigazione;

e) proporre soluzioni legislative e amministrative ritenute opportune per rendere più coordinata ed incisiva l'iniziativa dello Stato in materia di trasporto pubblico;

f) riferire al Parlamento al termine dei suoi lavori, nonché ogni volta che lo ritenga opportuno e comunque ogni sei mesi.

2. 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 deputati, scelti 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 parlamentare esistente.

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

ART. 3.

(Audizioni e testimonianze).

1. Ferme le competenze dell'autorità giudiziaria, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni degli articoli 366 e 372 del codice penale.

2. Per quanto concerne il segreto d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme in vigore.

3. Gli agenti e ufficiali di polizia giudiziaria non sono tenuti a rivelare alla Commissione i nomi di chi ha loro fornito informazioni.

ART. 4.

(Richiesta di atti e documenti).

1. La Commissione può richiedere 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.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non dovranno 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.

3. La Commissione può richiedere alle regioni, alle province, agli enti locali o loro consorzi, alle aziende pubbliche o private che svolgono un servizio pubblico di trasporto, atti e documenti necessari allo svolgimento dei lavori.

ART. 5.

(Segreto).

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

2. Salvo che il fatto costituisca un più grave reato, la violazione del segreto è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

3. La diffusione, in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, di atti o documenti del procedimento di inchiesta dei quali sia stata vietata la divulgazione è punita ai sensi delle leggi vigenti.

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. Tutte le volte che lo ritenga opportuno la Commissione può riunirsi in seduta segreta.

3. La Commissione può avvalersi di tutte le collaborazioni che ritenga necessarie. La Commissione si avvale dell'apporto di un magistrato della Corte dei conti, designato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, e di sei esperti designati, rispettivamente, dai Ministri dei lavori pubblici, del tesoro, dell'ambiente, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per i beni culturali e ambientali e dei trasporti e della navigazione.

4. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

5. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.