

La seduta comincia alle 14.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sullo stato dei lavori per la riattivazione e il potenziamento dei trafori e dei valichi stradali di collegamento con altri paesi europei.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, l'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sullo stato dei lavori per la riattivazione e il potenziamento dei trafori e dei valichi stradali di collegamento con altri paesi europei.

Ricordo che, al riguardo, il ministro già nel corso di precedenti audizioni aveva, con grande senso di responsabilità, fornito alcune indicazioni, relative in particolare alla riapertura del traforo del Monte Bianco, per il quale al momento, purtroppo, siamo ancora in attesa della conclusione delle verifiche.

Anche se il ministro Lunardi si è battuto sistematicamente per riaprire questo importante canale di traffico tra l'Italia e la Francia (e quindi in definitiva tra

l'Italia e l'Europa), ci sono ancora delle incertezze, al punto che — stando alle notizie apparse sulla stampa — si potrebbe immaginare qualche forma, se pur larvata, di sabotaggio economico che potrebbe emergere dalle posizioni di alcuni paesi dell'Unione europea, in danno a quello spirito comunitario che dovrebbe animare tutti i paesi europei. Nel momento in cui si rinfaccia al nostro paese una mancanza di spirito comunitario, forse *maiore pre-munt* in altri paesi: le elezioni politiche possono spingere a qualche comportamento che, volendo essere buoni, va considerato come un aspetto legato alla necessità di verificare la sicurezza e le altre condizioni necessarie per la riattivazione dei trafori, mentre, volendo essere cattivi, fa venire in mente anche forme di sabotaggio economico; il fatto che le merci italiane vadano sui mercati europei può difatti disturbare altri nostri competitori.

Scusate se sono stato un po' troppo « cattivo », ma a pensar male — come un grande politico italiano ci ha insegnato — si fa peccato, ma spesso si coglie nel segno.

Prima di dare la parola al ministro Lunardi per il suo intervento, vorrei avanzare l'ipotesi di un nuovo confronto con il ministro, in altra occasione da stabilire, al fine di valutare lo stato di avanzamento dell'attuazione della legge obiettivo. L'attuazione di tale legge è fondamentale per il rilancio della congiuntura italiana. Se il nostro paese, nel 2002, potrà avere uno sviluppo — come noi ci auguriamo — superiore a quello della media europea, molto sarà dovuto al ministro Lunardi e alla sua capacità di far partire rapidamente l'attuazione della legge obiettivo.

Do ora la parola al ministro Lunardi per lo svolgimento del suo intervento.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È mia intenzione fornirvi un quadro generale di carattere economico sui danni che la crisi dei valichi sta provocando. Tale crisi è dovuta al fatto che attualmente i valichi (sia stradali, sia ferroviari) non funzionano a pieno regime, mentre non sono ancora pronti i nuovi valichi ferroviari che abbiamo programmato. Cercherò, inoltre, di fornire un quadro dei futuri interventi da parte del Governo, per affrontare il problema della permeabilità del sistema alpino, dell'Italia nei riguardi dell'Europa, problema esistente da anni e che dovrà essere risolto in tempi molto brevi.

Mi soffermerò, poi, sulle reali esigenze che stiamo affrontando nel periodo transitorio, vale a dire da oggi fino al momento in cui sarà pronto il nuovo sistema di valichi e, infine, sulle misure che stiamo adottando per affrontare questo momento di crisi.

Ricordo che proprio in questa sede, in occasione dell'audizione sulle linee programmatiche del dicastero da me presieduto, prospettai come tema chiave ed essenziale quello legato alla politica dei valichi. Sin dal primo momento ho ribadito non solo l'urgenza e l'emergenza con cui tale tematica andava affrontata, ma anche il danno che tale problematica — da molti anni non affrontata in modo concreto — generava sull'assetto economico del paese. I porti, gli interporti e gli aeroporti sono senza dubbio i punti di accesso e di movimentazione internazionale del paese; tuttavia, per il nostro paese, la vera criticità dei collegamenti è costituita da questo sistema dei valichi, che nel 1967 vedeva transitare, su ferro e su gomma, 19 milioni di tonnellate di merci, nel 1992 73 milioni di tonnellate, nel 2000 oltre 115 milioni di tonnellate e nell'arco dei prossimi dieci anni dovrà garantire un transito di oltre 125 milioni di tonnellate di merci. Quest'ultimo è un dato ottenuto utilizzando metodi previsionali di crescita della domanda bassa e quindi fonte di una seria preoccupazione.

Non avendo attualmente avviato concretamente la costruzione di nuovi valichi,

soprattutto ferroviari, dovremmo necessariamente sin da ora analizzare possibili itinerari alternativi o cadenzamenti nei collegamenti del paese con l'intero assetto europeo.

La scelta di itinerari alternativi agli attuali assi preferenziali di collegamento con la Francia, con la Svizzera e con l'Austria impone l'allungamento degli itinerari di circa 200 o 300 chilometri, comportando quindi un aumento sostanziale dei tempi e dei costi. Il cadenzamento, oltre a ritardare i processi di scambio, causa anche problemi di organizzazione e l'attesa all'accesso dei valichi, tali da imporre per esempio la costruzione di aree di sosta attrezzate, che invece ancora non abbiamo.

È davvero paradossale che l'abbattimento delle frontiere in termini politico-amministrativi si contrapponga, negli anni 2000, alla barriera fisica dell'arco alpino. Anche in questo caso, per capire il grado di emergenza e la dimensione del danno generato dalla mancata infrastrutturazione, è utile effettuare alcune considerazioni: il valore medio della merce transitata nel 1999 si attesta intorno ai 190 mila miliardi; l'incidenza media dei costi di trasporto su tale valore si attesta intorno agli 11 mila miliardi di lire (pur trattandosi di un valore inferiore al 10 per cento del valore medio della merce, è comunque un valore molto alto). Un peggioramento delle condizioni del transito potrebbe portare questo valore a soglie superiori ai 16 o 18 mila miliardi di lire. Questi dati, in particolare l'ultimo, denunciano chiaramente che un'incidenza così rilevante dei costi di logistica genererebbe automaticamente, nei riguardi dell'Europa, una crisi nelle forme di concorrenzialità tra prodotti; molte industrie quindi potrebbero prendere in considerazione il trasferimento delle proprie attività in altri ambiti europei, quali la Provenza e la Baviera. Questo processo di delocalizzazione, una volta attivato, purtroppo diventerebbe irreversibile e sarebbe davvero difficile riprodurre condizioni di interesse anche in aree storicamente consolidate, come quelle della Padania.

Questo per quanto riguarda considerazioni ed indirizzi riguardanti il quadro economico generale. Per quel che concerne invece, più concretamente, gli stanziamenti nella legge obiettivo per affrontare l'attuale crisi, ricordo che, fino ad oggi, nel piano generale dei trasporti, quando si è parlato di valichi, ciò è avvenuto solo in termini di enunciati, affermando che questi erano necessari ed elencando una serie di interventi futuri riguardanti l'arco alpino, ma senza mai indicare una destinazione di impegno finanziario. Questo è importante, poiché finora si è trattato solo di citazioni riguardanti le opere da farsi.

Oggi, invece, nella delibera del CIPE del 21 dicembre ci sono 12.325 miliardi da utilizzare nei prossimi dieci anni al fine di risolvere il problema dei valichi. Di questi, 325 miliardi sono destinati al Frejus stradale. In pratica, concorriamo con i francesi, per la galleria di servizio da realizzare nel traforo del Frejus (che è stata oggetto di una lunga discussione con i francesi già nei mesi passati e che dovrebbe presto divenire realtà), destinando la cifra di 325 miliardi. Il resto è previsto a carico dei francesi, per un valore complessivo di 650 miliardi circa. Questo è l'unico intervento di carattere sostanziale, anche sotto l'aspetto dell'impegno economico, che ci apprestiamo a fare per i trafori stradali.

Tutto il resto dei 12.325 miliardi è dedicato alle ferrovie. Desidero essere chiaro su questo, poiché il problema è stato sollevato più volte, anche giustamente. Sottolineo anche che ci stiamo allineando alle disposizioni europee, per cui sono previsti per il traforo dell'Alpe-tunnel, cioè la linea Torino-Lione, 3.500 miliardi, l'altra metà la stanzieranno i francesi. Altri 3.500 miliardi sono stati stanziati per il traforo del Sempione e l'adeguamento sulla linea Genova-Novara-Domodossola-Löetichberg e Germania. Si tratta, in pratica, di ulteriori 3.500 miliardi per l'ammodernamento del Sempione (traforo ferroviario anche questo).

Cinquemila miliardi sono poi destinati al traforo del Brennero (traforo ferrovia-

rio per la linea Verona-Brennero-Austria-Germania). Complessivamente, l'insieme di queste cifre porta ai 12.325 miliardi di cui ho detto e dei quali, come ho ricordato, solo 325 sono destinati ad opere stradali.

Il «tiraggio» in termini cassa, che dovrà essere disponibile nei prossimi anni, ma che è già previsto nell'ambito della legge obiettivo e del documento del CIPE, ammonta a 100 miliardi per il 2002, a 140 miliardi per il 2003 e a 200 miliardi per il 2004. Questi non sono investimenti generici ma sono i primi segmenti dell'opera, sono cioè interventi per realizzare le opere e non cifre nell'ambito di discorsi fumosi. Questo il quadro di carattere strategico ed economico per il futuro.

In attesa che sia pronto il sistema di valichi ferroviari, dobbiamo però affrontare alcune emergenze, quali il cadenzamento del traffico per l'accesso ai valichi. Questi ultimi presentano oggi problemi di intasamento e per questo si avverte il bisogno di cadenzare il traffico già a distanza, prima dell'arrivo ai valichi stessi, creando piazzali di sosta o di attesa, soprattutto per i mezzi pesanti.

Si tratta di un problema di grandi proporzioni che stiamo discutendo a livello nazionale poiché naturalmente interessa più noi che altri paesi del resto d'Europa (proprio perché siamo noi in particolare ad avere problemi di accesso ai trafori, soprattutto quelli stradali).

Sempre a proposito dei valichi stradali, vi è poi il problema dell'attraversamento con traffico alternato. Si tratta di un aspetto sollevato anche nell'ambito dell'incontro con il ministro francese, quando, nei mesi passati, si è discusso in merito alla riapertura del traforo del Monte Bianco. Saprete che ho esternato alla stampa il nostro disappunto in merito a tale questione.

Dopo ben cinque riunioni tra Francia e Italia, sono infatti state stabilite le date di tale riapertura. In occasione, dell'incontro italo-francese a Perigueux, alla presenza del nostro Presidente del Consiglio, di Chirac, di Jospin, era stata fissata (in accordo con le valutazioni di tecnici ita-

liani e francesi) la data del 22 dicembre per la riapertura del traforo del Monte Bianco.

Tale data è stata resa nota e diffusa dallo stesso presidente Chirac ma, nonostante questo, un tecnico francese della commissione sicurezza ha poi dichiarato il suo rifiuto a firmare l'accordo. I nostri tecnici (ma anche gli stessi collaudatori dei sistemi di sicurezza, di ventilazione e via dicendo) avevano tutti concesso il loro benestare - firmando - per la riapertura del tunnel fissata al 22 dicembre.

Si è trattato evidentemente di un rifiuto strumentale, poiché una volta tutti d'accordo, è stato smentito sulla stampa quanto detto dai Presidenti del Consiglio e dai ministri stessi. Si è trattato di un episodio molto grave di fronte al quale ho preso posizione, riferendo al collega Gaysot che non avrei più partecipato a riunioni di sorta fino a che non fosse stata indicata una data precisa per la riapertura (alla quale peraltro non credo che parteciperemo con alcuna inaugurazione: considero infatti inutile ogni inaugurazione dai risvolti scenografici, vista la tragedia che si è consumata in quel traforo).

Per quanto riguarda il Monte Bianco - visto che abbiamo aperto questa parentesi - posso dire che l'8 febbraio finiranno ufficialmente tutte le prove in corso. Ne sono state fatte molte e di vari tipi (incendi di autovetture, evacuazioni e via dicendo) e sembra che tutto funzioni bene. L'8 febbraio, avrà quindi luogo la riunione intergovernativa tra Francia e Italia, con cui si concluderà ufficialmente tutta l'operazione. Se si volesse, il 9 febbraio il traforo potrebbe quindi già essere aperto - ma vi invito a considerare questa data con beneficio di inventario - al traffico leggero e, dopo 15 giorni, a quello pesante.

Ho fatto presente al ministro francese che il danno economico da noi subito quotidianamente è elevatissimo, ribadendo che la situazione di crisi attuale non è assolutamente tollerabile, tanto meno se consideriamo che il loro atteggiamento è pretestuoso, influenzato com'è dalle prossime elezioni di marzo-aprile. Essi hanno

infatti tutto l'interesse a spostare la data il più avanti possibile. Questa, dunque, la situazione del Monte Bianco.

Sempre con i francesi abbiamo anche discusso il problema del traffico alternato. Ormai, siamo certi che sul Monte Bianco ci sarà tale tipo di traffico. Ciò significa che, a seconda delle ore, il traffico scorrerà in un senso o nell'altro. Si tratta adesso di stabilire, insieme agli autotrasportatori ed alle società autostradali, quanto dovrà essere lungo il periodo di intervallo. Sembra che l'intervallo ottimale - a detta di tutti - sia di due o tre ore (cioè, un flusso di traffico di due-tre ore in un senso e viceversa), in maniera tale da permettere anche a chi arrivi da lontano di leggere, diciamo già ad una distanza di 100 o 200 chilometri, su pannelli appositamente collocati, quale sia, la direzione del flusso di traffico (ciò, anche al fine di evitare disservizi dovuti all'intasamento di veicoli in prossimità del traforo).

PRESIDENTE. Oltre all'assenza di piazzole di sosta adeguate!

PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Devo dire che, per quanto riguarda il lato italiano del Monte Bianco, abbiamo un piazzale di sosta ad Aosta, di dimensioni abbastanza grandi - c'è una specie di interporto - che, dopo essere stato attrezzato, potrebbe già essere utilizzato.

Il discorso del traffico alternato, andrebbe applicato non solo sul Monte Bianco, ma anche sul Frejus. È stato infatti richiesto, dalle società autostradali sia del Frejus sia del Monte Bianco, di trovare una sinergia tra i due trafori, in modo che ci sia un equilibrio di traffico.

Non dovremmo dunque « penalizzare » solo il Monte Bianco con l'alternanza ma anche il Frejus (in realtà, si tratta di una questione di sicurezza e quindi non si penalizza nessuno, poiché il traffico alternato dovrebbe scongiurare la possibilità che si ripetano incidenti quali quello più recentemente verificatosi sul Gottardo). La definizione dei cadenzamenti e degli attraversamenti rappresenta quindi una emergenza.

Un'altra priorità molto importante, ed avvertita in modo particolare dalla categoria degli autotrasportatori - con i quali abbiamo ormai instaurato un filo diretto -, consiste nel fatto che essi sono penalizzati rispetto ai loro omonimi europei per una serie di motivi, tra i quali quello degli ecopunti in Austria e del pedaggio in Svizzera (anch'essa - lo ricordo - fa pagare il pedaggio ai nostri mezzi pesanti).

Stiamo discutendo nel merito questa situazione, sia con gli svizzeri, sia con il ministro dei trasporti austriaco - con cui peraltro avrò una riunione il 6 marzo - per cercare di definire nella maniera migliore gli interventi da farsi.

Avrete probabilmente sentito che, in occasione del vertice di Laeken, il Governo italiano sembrerebbe aver accettato - ma è ancora tutto da definire poiché non è stato ancora firmato l'accordo - una proroga degli ecopunti dal 2003 al 2004: si concederebbe cioè un altro anno di proroga. Personalmente non sono d'accordo, ed il tentativo che stiamo portando avanti all'interno del Governo mira alla sospensione di questa clausola, in modo da non penalizzare ancora di più gli autotrasportatori italiani.

PRESIDENTE. A Laeken è dunque stato accettato questo principio?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi sono informato con coloro che erano presenti a Laeken - c'era ovviamente il Presidente del Consiglio ed anche il ministro Ruggiero - e sembra che questo aspetto sia sfuggito o che sia stato inserito all'interno dell'accordo all'ultimo momento, fuori sacco, sfuggendo all'attenzione di tutti.

PRESIDENTE. È un po' come nel caso della presenza nella Convenzione. Anche in quel caso c'era il testo fiammingo ed il testo...

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi auguro francamente che si sia trattato di una distrazione oppure di un *blitz*, non voluto dal

Governo italiano. In tutti i casi, ci impegneremo per far sì che questa proroga di un ulteriore anno non abbia corso, anche perché il Commissario europeo Loyola de Palacio, con la quale abbiamo in questo momento un rapporto molto buono (la Spagna presenta infatti gli stessi nostri problemi sul versante dei Pirenei) è favorevolmente disposta ad affrontare la questione. Dovremmo quindi approfittare di questa situazione per affrontare insieme problemi comuni. Il Commissario europeo ci sta aiutando molto e mi auguro che continuerà ad essere così anche in futuro, per arrivare il prima possibile ad una completa liberalizzazione. Non è possibile infatti che si continui a giocare con queste penalizzazioni che toccano in particolare gli autotrasportatori italiani, i quali risultano sfavoriti sotto tutti i punti di vista.

Ci ritroviamo infatti ad avere tutti gli svantaggi (siamo il solo paese ad avere confini con quattro o cinque paesi europei) e nessun vantaggio. Ogni paese ha un problema limitato ai propri confini, ma noi assommiamo quelli di tutti. Per questo motivo, stiamo sottoponendo all'attenzione dell'Unione europea tale situazione con molta determinazione, per evitare che si trasformi in un problema ancora più grande in futuro.

Un altro aspetto molto importante - o meglio, un'emergenza - che stiamo affrontando sempre con l'Unione europea consiste nella verifica in tema di direttive comunitarie sulle merci pericolose. È un tema scottante, viste le restrizioni sempre più importanti che rendono il trasporto di merci pericolose via aria, via terra e via mare un vero problema, suscettibile di tradursi in una forte penalizzazione economica (data la forte incidenza sui costi dei trasporti, sulle metodologie, sui sistemi di sicurezza e via dicendo). Anche questo argomento, quindi, lo stiamo affrontando con particolare attenzione.

Quali misure stiamo prendendo per affrontare tali emergenze? Innanzitutto, desidero ricordarvi che, già nel luglio del 2001, un mese dopo l'insediamento del Governo, abbiamo creato una commissione ministeriale sui valichi alpini, pro-

prio all'interno del gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e ciò a testimonianza dell'attenzione fin dall'inizio prestata a tale problema (la questione dei valichi alpini infatti è fortemente penalizzante per l'Italia). La commissione chiuderà i suoi lavori entro il 15 febbraio e sarà mia cura illustrarvene i risultati.

Per quanto riguarda il momento di transizione che intercorrerà fra questo momento e quello in cui saranno pronti i valichi ferroviari — verosimilmente sarà tra il 2012 ed il 2015, non prima — bisognerà ricercare soluzioni alternative che siano utilizzabili in questi 10 o 15 anni.

Tra le soluzioni alternative possibili, su cui stiamo puntando — non solo noi ma anche l'Europa, anche se per altri aspetti — vi è quella della *ferroutage*, le autostrade viaggianti su ferrovia, che tuttavia rappresentano un'ipotesi di non semplice sviluppo. Abbiamo aderito, anche mediante finanziamenti, a questa fase sperimentale che durerà dal 2002 fino al 2005 e che si concentra su alcuni percorsi in particolare (per esempio, la Modane-Susa, il Sempione, cioè la linea Domodossola-Löetschberg). Sono tratte sperimentali su cui vengono appunto sperimentati carrelli speciali per caricare i mezzi pesanti.

Tale operazione è intesa a valutare da un lato la convenienza economica dell'investimento, dall'altra la reale capacità di alleggerire il traffico. Se infatti questo sistema ci permettesse di alleggerire la situazione del traffico, per esempio, di 40 mezzi al giorno, ciò rappresenterebbe un dato minimo, non sufficiente. Se fossero invece, per esempio, 400, il discorso già potrebbe cambiare. L'investimento, insieme ai paesi interessati a questa operazione, nella sperimentazione di tale sistema alternativo via rotaia mira quindi ad alleggerire il traffico attraverso le Alpi.

Altra questione è quella riguardante le autostrade del mare. Se ne parla tanto, ma in parte esistono già, perché le navi che caricano i *containers* trasportandoli in altri porti operano già in tal senso. Il nostro

obiettivo è tuttavia quello di sviluppare tale sistema in maniera più sistematica e completa.

In questo senso, alla presenza del Commissario Loyola de Palacio, abbiamo stipulato lo scorso dicembre un accordo di collaborazione con il ministro spagnolo e quello francese per lanciare in modo più completo il sistema delle autostrade del mare. Queste riguardano tutti i porti del nostro paese, per il cui potenziamento sono già state stanziati delle somme nella legge obiettivo. Pertanto tutti i principali porti italiani, che sono già citati nella delibera del CIPE, rappresenteranno la base per poter lanciare questa operazione. È però indispensabile che tutti questi porti siano collegati al sistema ferroviario e al sistema stradale, altrimenti non funzioneranno mai.

PRESIDENTE. Per esempio Gioia Tauro è un'isola nel mare.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nonostante abbia un'elevata potenzialità, non è infatti attrezzata per diventare una vera piastra logistica.

L'obiettivo, pertanto, è quello di avere porti, interporti e piastre logistiche collegati direttamente con ferrovie e con autostrade. A tal fine, abbiamo coinvolto sia la Società autostrade italiane, sia le Ferrovie dello Stato per poter realizzare in tempi brevi (un arco temporale di tre, quattro o al massimo cinque anni) questi allacciamenti, anche perché molto spesso si tratta di realizzare pochi chilometri di autostrade o di ferrovia.

A tal proposito, vi informo che il 15 febbraio prossimo, a Livorno, vi sarà il primo vertice dei tre ministri interessati al progetto delle autostrade del mare, a cui hanno chiesto di aderire Portogallo e Grecia.

Un'altra iniziativa in tal senso è il tavolo comune che abbiamo aperto con i paesi frontalieri (Francia, Svizzera, Austria e Germania, anche se quest'ultima è interessata solo indirettamente) per studiare il futuro del sistema dei valichi

italiano; vi è già stata una prima riunione, a novembre, in Svizzera. Ho chiesto a questo tavolo di ministri dei paesi confinanti di elaborare, una volta per tutte, un progetto integrato, perché in passato si è sempre affrontato settorialmente il problema dei valichi; non è mai stato fatto un progetto trasportistico integrato che va da Ventimiglia a Trieste, ed oggi ci siamo accorti che se si chiude un valico ne risentono tutti.

Ho pertanto chiesto a tale tavolo interministeriale di effettuare uno studio trasportistico integrato, affinché possa emergere la soluzione per gli anni futuri: gli attuali valichi non sono ovviamente sufficienti. Quelli che abbiamo prospettato, che sono all'interno del programma CIPE (il traforo del Sempione, del Brennero e dell'Alpetunnel) non è detto che siano sufficienti per il traffico ferroviario che si svolgerà tra venti o trent'anni. È pertanto molto importante avviare un progetto integrato; può anche darsi che il risultato di questo studio trasportistico integrato porti alla conclusione che sia sufficiente quanto abbiamo previsto nel programma CIPE, ma può anche verificarsi il contrario.

Ho poi preparato un *dossier* riguardante tutti i valichi alpini stradali, con allegata cartina; in tale dossier viene evidenziato lo stato di salute di ciascun valico e il suo contributo alla mobilità attraverso le Alpi. Vi sono compresi il valico di Ventimiglia, il traforo autostradale del Frejus, il traforo del Monte Bianco, il valico di Como-Chiasso, il valico del Brennero, quello di Tarvisio e i valichi minori, tra cui la galleria del Colle di Tenda, il Monginevro, il Moncenisio, il Piccolo San Bernardo, il traforo del Gran San Bernardo, il passo del Sempione e infine il valico di Prato alla Drava, fra Italia e Austria.

Data la ristrettezza dei tempi, non è purtroppo possibile illustrarlo oggi con la dovuta attenzione; pertanto deposito tale documentazione agli atti della Commissione. Deposito, altresì, un *dossier* inerente l'attuale situazione dei valichi ferroviari; anche in questo caso vi è una analisi valico

per valico: Ventimiglia e Breil, Modane-Frejus, Domodossola-Sempione, Luino-Pino e Chiasso-San Gottardo, Brennero, San Candido, Tarvisio, Gorizia e Villa Opicina. In tale documentazione è riassunto lo stato dell'arte di ciascun valico sia ferroviario, sia stradale; mi riservo, pertanto, una sua dettagliata illustrazione in una prossima occasione di incontro con la vostra Commissione.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la sua esauriente e dettagliata esposizione e autorizzo la pubblicazione di tale documentazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegati*).

In occasione del prossimo incontro in cui valuteremo lo stato di attuazione della legge obiettivo il ministro potrà illustrarci anche questi aspetti, che presentano degli importanti riflessi anche sui lavori pubblici, perché una valutazione complessiva dello stato dell'arte dei valichi ci può fornire un'idea del tipo e della quantità di lavori pubblici necessari per rendere più efficiente il nostro sistema di valichi e trafori.

Poiché il ministro dovrà lasciare la Commissione intorno alle 15.30, propongo di dare la parola ad un deputato per ciascun gruppo per porre quesiti o formulare osservazioni, raccomandando ai colleghi la sinteticità dei loro interventi, per consentire al ministro di poter replicare oggi stesso.

ERMETE REALACCI. Vorrei svolgere alcune considerazioni.

Chiedo, in primo luogo, se vi sia una valutazione effettiva da parte delle Ferrovie dello Stato della possibilità, anche in corrispondenza dell'applicazione delle nuove tecnologie, di convogliare ulteriore traffico merci (sulla base delle strutture esistenti) sulle ferrovie che interessano il tratto che stiamo esaminando. Vorrei sapere anche se, attualmente, adottando alcuni accorgimenti tecnici, è possibile potenziare la capacità di trasporto delle merci su ferrovia, perché alcune voci provenienti dall'ambiente delle ferrovie sembrano ottimiste al riguardo.

La seconda considerazione si riferisce al suo pubblico appoggio - così almeno risulta dalla stampa - alla protesta dei camionisti con riferimento alla situazione dei nostri valichi. Francamente la inviterei, al riguardo, ad essere più cauto, perché se possono esserci dei dubbi - sulla base della ricostruzione da lei fatta - sui motivi che hanno spinto la Francia a ritardare l'apertura del traforo del Monte Bianco, non c'è alcun dubbio invece sulla serietà delle motivazioni che hanno spinto l'Austria e la Svizzera a contingentare il trasporto dei TIR sul loro territorio, trattandosi di motivazioni con valenza ambientale; è pertanto utile tenerne conto, anziché fare immaginare ai nostri trasportatori che sia possibile in un futuro prossimo una rinegoziazione difficilmente ottenibile.

Infine, prendo sul serio quanto da lei detto, anche se, alla fine, l'elenco delle opere urgenti è molto disomogeneo ed estremamente esteso, e non è affatto chiaro quali siano le priorità; l'elenco comprende, infatti, dal potenziamento della stradale Toritto-Modugno alla...

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Quale elenco?

ERMETE REALACCI. L'elenco del CIPE. Quella che era nata come una normativa volta ad individuare con chiarezza alcune priorità su cui concentrare risorse finanziarie e normative...

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono le 19 opere.

ERMETE REALACCI. L'elenco che abbiamo a disposizione, e che credo sia anche quello sulla base del quale viene chiesto un ulteriore confronto con lei, signor ministro, è molto esteso.

A questo punto le chiedo, poiché il combinato disposto delle considerazioni che tutti fanno sul bilancio ferroviario e sull'attuale situazione di allarme smog nelle città fa pensare che sia necessario dare priorità al settore del trasporto su

rotaia, del cabotaggio e del trasporto pubblico d'area urbana (così come risulta anche nell'allegato sulle infrastrutture che il Governo ha posto all'attenzione del Parlamento e che a breve discuteremo), le chiedo se sia d'accordo sull'ipotesi di prevedere una quota annuale, in qualche modo prioritaria, da dare a questi settori rispetto a strade e autostrade.

BASILIO GERMANÀ. Il ministro involontariamente ha iniziato il suo intervento parlando della crisi dei valichi, per soffermarsi poi su tutta una serie di questioni. Personalmente, avrei parlato di crisi dei valichi e di crisi dell'intermodalità. Pur appartenendo alla maggioranza parlamentare, mi sembra strano spendere 12 mila 325 miliardi solo sui valichi e non pensare a destinare quelle poche risorse che servirebbero per completare l'intermodalità, alla quale non ha mai pensato nessuno: ne hanno parlato tutti i governi, ma nessuno ci ha mai pensato seriamente.

Il secondo aspetto sul quale vorrei soffermarmi riguarda le aree di sosta attrezzate. Il ministro sa che ciò discende da una legge europea, in quanto gli autotrasportatori ogni quattro ore sono obbligati a fermarsi. Al riguardo, vorrei suggerirle la mia soluzione, che può riguardare anche la progettazione di tali aree attrezzate. Non essendo un tecnico, ho pensato che se invertissimo il senso di marcia delle nostre autostrade si verificherebbe che chi sorpassa si troverebbe all'esterno e non più all'interno; buona parte degli incidenti avvengono infatti perché tra le due corsie di sorpasso si è molto vicini. Questa potrebbe essere un'ipotesi di studio sperimentale.

Lei ha fatto, poi, riferimento alla sicurezza. Da circa 15 anni gli americani utilizzano le fibre ottiche per la sicurezza dei manufatti, a prescindere se si tratti di viadotti o gallerie. Questa è una delle cose che dovremmo cominciare a valutare anche noi, soprattutto per quanto riguarda opere come quella del ponte sullo stretto di Messina.

Per quanto riguarda gli svizzeri la situazione sta in questi termini: gli autotra-

sportatori svizzeri vengono in Italia con due o tre serbatoi, non hanno tariffe-forcella, li facciamo entrare e nessuno li controlla. Quanto descritto sarebbe un modo per cominciare a dire ai signori svizzeri che cosa vogliamo fare.

PRESIDENTE. Gli tagliamo anche un po' di capitali con lo scudo fiscale!

FRANCO RAFFALDINI. Ringrazio il ministro per la sua relazione. Ritengo che l'illustrazione aggiuntiva che seguirà al documento sarà importante; si è avviata una fase di rilevante approfondimento.

A proposito del tema dei valichi, desidero soffermarmi su alcuni punti in particolare. Per quanto riguarda il problema del cosiddetto danno economico - individuato anche nella relazione - è stato un bene precisare non solo la quantità del tonnellaggio, cioè del peso, ma anche il riferimento in termini di valore delle merci, in quanto circa il 60 per cento del valore delle merci italiane viene esportato attraverso i valichi, ed il 50 per cento attraverso le quattro direttrici del Bianco, del Brennero, del Sempione e del Frejus.

Quindi, non si tratta di un problema che riguarda solo gli autotrasportatori - che pure rappresentano un comparto importante - ma la nostra economia in rapporto con l'Europa e con il mondo, nel quale vige il sistema del *just in time*, per il quale se non si è precisi nel trasmettere e ricevere merci si rimane indietro.

La seconda questione riguarda il tema degli ecopunti: chiaritelo, ma risolvete! La notizia che circola vuole che ci sarebbe stato una specie di scambio tra l'agenzia di Parma e gli ecopunti con l'Austria. Sono favole urbane!

Il fatto è che, in questo caso, sia che ci sia stato un errore, sia che è intervenuto un pronunciamento del Presidente del Consiglio, ad un certo punto si è presa la decisione di prorogare fino al 2003 o al 2004. È un problema che va risolto con una certa sollecitudine, altrimenti andrà ad aggiungersi alle difficoltà che già abbiamo altrove.

In terzo luogo, nel momento in cui vengono varati tali programmi sui valichi

e nelle opere previste dal CIPE (nelle diciannove individuate, ma forse anche in altre) si indicano gli interventi sui corridoi per le ferrovie - uno di questi, per esempio, è quello del Tirreno-Brennero - come si raccordano gli investimenti relativi a queste opere con la possibilità di adduzione del traffico che seguirà agli interventi sui valichi? Non dimentichiamo che poi su questi ultimi si dovrà passare. Non vorrei che si verificassero situazioni di intasamento ferroviario e via dicendo.

In quarto luogo - e mi ricollego a quanto detto dal collega Realacci - personalmente sono dell'idea di favorire le autostrade viaggianti, anche rispetto alle ferrovie. A tale riguardo, spesso accade che non si organizzino bene le tracce, oppure che non ci sia il locomotore e via dicendo. Per questo bisogna realmente spingere in questa direzione.

Infine, sul problema del Brennero, lei ha parlato di 5 mila miliardi. Desidero chiedere al ministro a che punto siamo anche per quanto riguarda l'altra partita della concessione Autobrennero, un'autostrada - caso unico al mondo - che comprende alcune migliaia di miliardi per la ferrovia.

Mi chiedo quindi come - anche rispetto all'Unione europea - possano essere congegnate le due azioni del Governo da una parte e della stessa concessionaria autostradale dall'altra.

UGO PAROLO. Ringrazio innanzitutto il ministro per la puntuale precisazione rispetto al tema dei valichi, ormai scottante. Dobbiamo dare atto al ministro che non si è iniziata una discussione in merito a tale problema 15 giorni fa, ma fin dall'inizio del suo mandato. Ricordo bene che in occasione della sua prima audizione uno dei punti fondamentali che furono trattati aveva ad oggetto proprio i valichi alpini.

Da questo punto di vista, l'attenzione non è di opportunità, ma sentita e condivisa. Ciò rappresenta, a mio avviso, una garanzia. Condivido gran parte delle cose dette sia dal ministro sia da parte di chi è intervenuto. Ritengo di dover precisare -

forse il ministro non lo ha fatto per delicatezza istituzionale - che esistono differenze, o meglio, giustificazioni diverse tra il comportamento della Svizzera e quello tenuto dall'Austria.

La prima, infatti, oltre ad avere l'alibi di non appartenere all'Unione europea, fra l'altro trae ben pochi vantaggi economici dal proprio comportamento e mira realmente a tutelare il proprio territorio dal punto di vista ambientale. Dobbiamo ricordare che la Svizzera sta investendo 36 mila miliardi per il Löetçberg e per il Sempione e che i cittadini svizzeri hanno anche votato, con referendum, un aumento del costo della benzina proprio al fine di finanziare tali opere. Per questo, non possiamo dolerci se tentano di limitare l'accesso dei nostri camion sul proprio territorio.

Per quanto riguarda l'Austria, invece, non si deve sottacere che tale paese, con la questione degli ecopunti, forse qualche speculazione economica la sta facendo. È infine utile ricordare che il trasporto su gomma in Austria, a differenza di quanto affermava qualche collega che prima mi ha anticipato - forse non al corrente di questo - è aumentato di oltre il 50 per cento (mi riferisco ai dati relativi al trasporto merci su gomma negli ultimi anni) e ciò, semplicemente, perché gran parte delle tratte vengono divise: praticamente il trasporto delle merci parte dall'Austria per andare poi verso gli altri paesi europei, speculando proprio sugli ecopunti.

Rivolgo quindi un invito al Governo affinché tratti quest'aspetto della questione in sede europea con la fermezza del caso. Si tratta di una questione di giustizia, altrimenti rischiamo di essere presi in giro.

Per quanto riguarda la strategia a lungo termine, questa non può che essere condivisa. Vorrei solo aggiungere che dobbiamo fare attenzione a non farci prendere troppo da visioni ideologiche e quindi a non scartare *a priori*, soprattutto per le tratte medie-corte di trasporto merci, l'idea di stabilire criteri di sicurezza e realizzare nuovi valichi stradali su gomma che potrebbero servire nell'immediato per

garantirci i collegamenti con l'Europa prima dell'entrata a regime dei grandi valichi ferroviari e che in futuro consentirebbero al nostro paese di usufruire del turismo europeo, una fonte di ricchezza certamente da non sottovalutare. Pertanto, nello studio che il ministro ci ha promesso di illustrare in un secondo tempo, ritengo che bisognerebbe ritagliare uno spazio anche per parlare di queste strategie.

KARL ZELLER. Ringrazio il ministro per la sua relazione ed in particolare per l'attenzione dedicata al valico del Brennero. Il ministro sa bene che fin dalla finanziaria per il 1998 è stato introdotto il cosiddetto modello Brennero - il progetto pilota - per cofinanziare con i proventi dell'autostrada la galleria di base.

L'atto aggiuntivo con l'ANAS è già stato firmato, però manca tuttora il decreto ministeriale di approvazione di questa proroga della concessione autostradale. Inoltre, come il ministro saprà, anche la Commissione europea ha recentemente mutato orientamento: nell'ultimo ultimo Libro bianco non vieta più il finanziamento trasversale - cioè con i proventi dell'autostrada - per la ferrovia. Vorrei sapere dal ministro che a punto siamo perché l'autostrada Brennero ha già accantonato 230 miliardi che sarebbero pronti proprio per dare il via a questa importantissima opera.

TINO IANNUZZI. Ringrazio il ministro per la sua relazione; desidero porre un solo quesito. Nel quadro della politica di potenziamento dei trafori per agevolare il sistema delle comunicazioni autostradali, la scelta strategica dell'esecutivo consiste nel puntare sull'ammodernamento e sul rafforzamento dei trafori del Brennero e del Tarvisio, ovvero nel pensare ad un terzo valico in quell'area, utilizzando la traiettoria ed il tracciato della A 27 (autostrada Venezia-Belluno)?

MARISA ABBONDANZIERI. Signor ministro, mi scuserà se le pongo una domanda « ponte » tra questa audizione e la prossima rispetto alla delibera CIPE.

Le cifre riportate - le sue e quelle dei suoi sottosegretari di Governo - non corrispondono più all'importo generale previsto nel decennio, che lei ha annunciato in audizione il 17 dicembre. Sarebbe opportuno diradare le nebbie di una tale inondazione di cifre e la molta confusione esistente - si vedano le recenti dichiarazioni sulla stampa accreditate al viceministro Martinat - affinché il quadro finanziario dell'intera operazione, sia che si tratti delle leggi già esistenti, sia che si tratti dei programmi di questo Governo, sia dato una volta per tutte con estrema chiarezza. Ieri il viceministro dell'economia ha fatto riferimento ad un intervento di 59 mila miliardi di lire - nel triennio - da parte dello Stato (leggasi l'intervista su *La Nazione/Il resto del Carlino*).

FRANCESCO BRUSCO. Abbiamo preso atto che si sta facendo strada un diffuso convincimento che tende a puntare sui corridoi ferroviari, ovvero sul trasporto su ferro.

La domanda che le pongo, allora, è la seguente: non vede la possibilità in questo programma di ripristinare la Sicignano-Lagonegro-Cosenza? Parliamo di opere pubbliche ritenute strategiche per lo sviluppo e la modernizzazione del paese. Un recupero di quella tratta potrebbe costituire una valida alternativa alla Salerno-Reggio Calabria. Com'è noto, gran parte di quel percorso è micidiale almeno per tre o quattro mesi all'anno.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Per quanto riguarda l'ottimizzazione dei percorsi ai fini di un migliore sfruttamento dei vari corridoi disponibili per le merci, posso rispondere che si tratta di un'operazione già richiesta alle Ferrovie dello Stato, che la stanno, quindi, già svolgendo. Nella situazione di crisi attuale, dobbiamo infatti domandarci se tali corridoi siano sfruttati abbastanza e quali siano i sistemi per sfruttarli al meglio; si tratta, pertanto, di un processo di ottimizzazione già in atto. Qualora, poi, al riguardo, fosse già pronto uno studio, sarei lieto di illustrarlo

nel corso della prossima occasione di incontro con la Commissione.

Per quanto riguarda la protesta dei camionisti, ho avuto più volte occasione di parlare con loro, condividendo le loro preoccupazioni sulla crisi del sistema alpino, della mobilità e via dicendo. Non è che ho voluto dare ai camionisti l'impressione che i problemi si possano risolvere immediatamente; la questione, semmai, è che dobbiamo trovare immediatamente dei sistemi affinché i camionisti italiani non vengano ulteriormente penalizzati rispetto agli altri operatori europei. Ricollegandomi, ad esempio, alla questione delle considerazioni che la Svizzera e l'Austria stanno facendo, penso che la Svizzera si stia comportando correttamente, anche perché sta investendo molti miliardi sui due grandi trafori del Gottardo e del Loetschberg, laddove l'Austria sta, invece, a mio avviso approfittando della situazione, anche perché mi dicevano, riguardo agli autotrasportatori austriaci, che da quando ci sono gli ecopunti sono aumentati moltissimo, passando da un 10 per cento circa ad un 58 per cento. Quindi effettivamente questo è un argomento molto dibattuto, che stiamo seguendo da vicino e che tratteremo a breve con il ministro austriaco dei trasporti.

Sull'elenco ampio del CIPE, premesso che vi abbiamo inserito tutto quanto ci hanno chiesto le regioni, posso dire che in questo momento applichiamo la legge obiettivo alle 19 grandi opere; per le altre si vedrà volta per volta (può darsi che faranno parte delle procedure normali, quelle cioè finora adottate dall'ANAS e dalle Ferrovie dello Stato). Posso assicurare che la nostra intenzione è quella di concentrare le cifre stanziolate sulle 19 grandi opere, che sono poi quelle strategiche (che devono cioè risolvere i veri nodi, irrisolti da cinquant'anni).

Nel caricare, poi, ogni anno la legge obiettivo, terremo conto non solo della sicurezza, ma anche dell'inquinamento. Per esempio sono già previsti dal CIPE degli stanziamenti per le aree urbane e proprio in questi giorni con il ministro Matteoli stiamo vedendo quello che sarà il

progetto della città fra cinque anni: una città in cui sulle tangenziali esterne (tipo il raccordo anulare di Roma), che saranno munite di parcheggi, si dovranno fermare le automobili, mentre il movimento all'interno dei centri urbani avverrà solo su rotaia o con mezzi elettrici. Pur essendo un progetto per il futuro, che speriamo possa essere pronto fra cinque o sei anni, ribadisco senz'altro che questo è l'orientamento.

PRESIDENTE. Motori all'idrogeno !

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Proprio l'altro giorno ho avuto modo di vedere degli scooter elettrici che vanno a 100 chilometri all'ora ed hanno un'autonomia di consumo per 100 chilometri che potrebbero essere utilizzati benissimo nelle città, al posto di quelli attuali; ci vuole, però, del tempo perché la gente si abitui a tali innovazioni.

ERMETE REALACCI. Però lei è d'accordo che ci siano risorse prioritarie ?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Certamente; orienteremo le risorse in modo di dare la precedenza alla risoluzione di questi problemi.

All'onorevole Germanà, che si è soffermato sul problema della crisi dei valichi e dell'intermodalità, rispondo che quest'ultima è senz'altro una crisi, però se si legge bene il rapporto CIPE vi si possono trovare gli investimenti per gli interporti. Ovviamente tali investimenti rappresentano una goccia nel mare, ma comunque ci sono, perché non avrebbe senso realizzare i migliori sistemi stradali, ferroviari e portuali senza poi realizzare gli interporti.

Valuteremo invece le proposte relative alle aree di sosta attrezzate. Quello del controllo dei mezzi svizzeri penso possa essere un ottimo suggerimento, nel momento in cui dovremo trattare tali questioni.

Mi fa piacere, poi, che l'onorevole Raffaldini condivida il discorso sul danno

economico, che è il punto di riferimento da cui deve partire tutto il nostro ragionamento, perché se non abbiamo la sensazione di ciò che stiamo perdendo, non possiamo svolgere alcun tipo di azione e diventerebbe semmai antieconomico intraprendere delle azioni che magari costano più del danno subito.

Sul discorso degli ecopunti, ribadisco che ci stiamo impegnando; la proroga riguarda il 2003 e il 2004 e stiamo cercando di cancellarla, però, per quanto di mia conoscenza, non sono stati fatti scambi, perché ho parlato direttamente con il Presidente del Consiglio, il quale mi ha detto che assolutamente non sapeva nulla; poiché egli stesso tratta il problema di Parma, penso che lo avrebbe saputo.

PRESIDENTE. È stata la presidenza belga dell'Unione europea a creare questa storia.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È corretto il discorso dei corridoi più i valichi, perché se realizziamo dei corridoi con una capacità di 50 mila veicoli al giorno, è opportuno che i valichi siano poi adeguati, altrimenti si creerebbero delle strozzature. Quindi anche questo aspetto farà parte del sistema complessivo e delle alternative da creare, perché il corridoio tirrenico e quello adriatico, che scaricheranno verso il nord migliaia di veicoli al giorno, dovranno avere delle alternative e quindi dovranno avere soprattutto un sistema di segnalamento dei valichi, per cui le indicazioni per attraversare le Alpi si troveranno già 300 o 400 chilometri prima. Questo è un aspetto di regolazione del traffico; d'altra parte nel momento in cui è pronto un corridoio e non sono pronti i valichi bisognerà pur regolarli in qualche maniera e quindi ciò si farà per via informatica o comunque attraverso la segnaletica.

Ci impegniamo sul discorso delle autostrade viaggianti, perché se queste portassero via al traffico anche solo il 5 o il 6 o l'8 per cento sarebbe già qualcosa. Se, invece, portassero via solo l'1 o il 2 per

cento, sarebbero investimenti forse buttati al vento; ad ogni modo, è un aspetto che stiamo valutando.

Per il discorso Brennero, posso dire che il comparto ferroviario sta andando avanti (ci sono 5 mila miliardi da parte del nostro paese, mentre altri 5 mila li metterà l'altra parte); si tratta, infatti, di un traforo di 52 chilometri che si deve senz'altro realizzare.

Per quanto riguarda invece l'Autobrennero, ci tengo a sottolineare che questo è un problema che stiamo seguendo non dico giorno dopo giorno, ma ora dopo ora.

Ho già avuto, il 19 dicembre, un incontro con il Commissario europeo Bolkestein, responsabile per il mercato interno, il quale in tema di concessioni ci ha illustrato quali fossero i margini di elasticità.

In realtà, su una cosa siamo tutti assolutamente d'accordo: l'autostrada del Brennero non si può toccare. Non si possono fare tre corsie. Se un domani venisse deciso di potenziare il trasporto su strada per quella tratta, bisognerebbe fare una nuova autostrada.

PRESIDENTE. Fino a Verona però si potrebbe?

PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Sì, fino a Verona si potrebbe, però poi si verificherebbe il problema cui si è accennato prima, cioè che le tre corsie diventerebbero due, creando un intasamento nel nodo di congiunzione.

L'autostrada del Brennero — lo ripeto — non si può più toccare. È impossibile portarla a tre corsie (si può mantenere, sistemare e via dicendo, ma questo è un altro discorso).

È giusta quindi la posizione della società Autobrennero, che è pronta a stanziare 3 mila miliardi per costruire la ferrovia. Questa soluzione è già stata accettata in sede europea, ma non si tratta di un criterio valido per contrattare i limiti della concessione, nel senso che quest'ultima scade tra cinque anni e il Commissario europeo Bolkestein afferma

che una volta giunta tale scadenza dovrà essere bandita una gara. A quest'ultima parteciperà il presidente attuale dell'autostrada del Brennero ma anche altri. Chi vince prenderà la gestione, ma dovrà altresì risarcire i 3 mila miliardi — o quella parte di essi erogata — stanziati per gli investimenti ferroviari. Quindi, in altre parole, se si perde la concessione, si viene risarciti completamente. Non si tratta quindi di una regola poi così penalizzante ma di una procedura corretta che useremo anche per il passante di Mestre.

Se esistono tali gare europee, è giusto che si facciano. Potrà quindi subentrare un altro concessionario, ma quest'ultimo dovrà assumersi quegli oneri finanziari su cui si erano impegnati i suoi predecessori. Nel caso particolare dell'autostrada Brennero, chi farà la gara dovrà accollarsi anche gli enti locali. Si tratterà pertanto di fare la gara per un 15 per cento dell'intero pacchetto azionario, mentre l'altro appartiene agli enti locali. Non si tratta di un discorso pericoloso per gli attuali gestori, perché credo che nessuno concorrerà ad una gara in cui si deve accollare l'85 per cento degli azionisti.

FRANCO RAFFALDINI. Quindi, di proroghe non se ne parla?

PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'Europa non vuole parlare di proroghe. È successo in passato che alcuni — i francesi — abbiano fatto uno scambio su certe defiscalizzazioni in cambio di proroghe, ma la tendenza attuale è quella di non concedere assolutamente queste ultime.

Per quanto riguarda il problema dell'area Brennero-Tarvisio, il potenziamento, — soprattutto dei valichi stradali — dovrà essere realizzato dopo lo studio integrato. A quel punto si potrà fare una previsione. Il fatto, per esempio, di avere delle alternative, cioè di non incanalare il traffico sempre su una sola valle — come è stato fatto in passato sulla Bologna-Firenze — ci permetterebbe di evitare di commettere ancora quel gravissimo errore. Tutta l'Italia, infatti, è legata alla Bologna-Firenze. Dob-

biamo invece trovare delle alternative per ridurre l'inquinamento: invece di concentrare un flusso di macchine che viaggiano a cinque chilometri l'ora, si deve differenziare il traffico. Per fare ciò, è necessario raggiungere un accordo con tutti coloro che considerano questi aspetti, perché per svolgere un'azione efficace contro l'inquinamento domani, bisogna trovare oggi vie alternative per differenziare il traffico.

Infine, sono d'accordo con l'onorevole Abbondanzieri quando parla di cifre sbagliate e confuse, perché tutti parlano di questi argomenti ma nessuno sa nulla. Le sole cifre che valgono sono quelle rilasciate da noi. Saremo costretti a smentire tutti coloro i quali forniscono dati diversi.

Sono in molti ad interpretare le cifre a modo loro, ma la realtà è che abbiamo realizzato, con l'operazione CIPE del 21 dicembre di 248 mila miliardi — più o meno — un programma per dieci anni.

Il potenziamento dei valichi appenninici è un altro grande problema. Le trasversali Adriatico-Tirreno sono importanti, tuttavia consideriamo questo, rispetto ai problemi dell'arco alpino e al problema Italia-Europa, di secondo piano (ma non da trascurare!). È in corso di attuazione uno studio specifico proprio sui sistemi trasversali, i quali peraltro sono già compresi in alcune parti sul programma CIPE.

È evidente, d'altronde, che non si possono fare trasversali ogni 100 o 150 chilometri.

FRANCESCO BRUSCO. Quella tratta esiste già, andrebbe solo ripristinata!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Va bene, ma qui si tratta di un potenziamento. Ricordo che nel corso dell'incontro avuto con le regioni non ci è stata segnalata come un'opera di prioritaria importanza.

PRESIDENTE. Ringrazio, a nome della Commissione, il ministro per la sua relazione, rinnovandogli l'invito a partecipare ad una successiva audizione — diciamo fra una ventina di giorni — nel corso della quale potrà illustrarci il documento che è stato messo a disposizione della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.25.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

*Licenziato per la stampa
il 20 febbraio 2002.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO