

La seduta comincia alle 12.**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, sulle problematiche relative all'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità.

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, sulle problematiche relative all'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità.

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, vorrei conoscere il tempo a nostra disposizione per lo svolgimento del dibattito.

PRESIDENTE. I tempi per lo svolgimento del dibattito dipendono da quanto impiegherà il ministro nell'esposizione della sua relazione. Comunque la seduta non potrà protrarsi oltre le 13.

ERMETE REALACCI. Preannunciamo fin d'ora al ministro la richiesta di proseguire il dibattito in altra seduta.

PRESIDENTE. Il ministro ha già dato la propria disponibilità ad esporre le linee programmatiche del suo dicastero in altra seduta.

L'ordine del giorno odierno concerne le problematiche relative all'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità ferroviaria, nel tratto Bologna-Firenze. Questo è l'unico argomento sul quale oggi siamo chiamati a discutere: l'esame di qualunque altra questione è rinviato ad una prossima audizione del ministro Lunardi (che verrà in seguito programmata) e che, come dicevo, verterà sull'esposizione delle linee programmatiche del suo dicastero.

Ricordo che stiamo svolgendo un'audizione delle Commissioni riunite ambiente e trasporti: colgo l'occasione per salutare il presidente della IX Commissione, onorevole Paolo Romani.

Nel ringraziare il ministro Lunardi per la sua presenza, gli do subito la parola.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Rivolgo un saluto al presidente e agli onorevoli deputati presenti. Prima di esporre le argomentazioni concernenti l'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità nel territorio italiano, vorrei informare brevemente i componenti le Commissioni sullo stato di avanzamento dei progetti dell'alta velocità, in modo che si possa valutare il peso delle opere e di ciò che si sta complessivamente realizzando nel nostro paese in questo settore.

Le tratte in costruzione attualmente sono le seguenti: la Roma — Napoli, iniziata nel 1994 ed aggiudicata ad un *general contractor*, Iricav Uno. I lavori hanno raggiunto la quota del 77 per cento, pari

a 4.668 miliardi. Nei 30 cantieri aperti operano 1.500 lavoratori (ovviamente occorre calcolare anche l'indotto che questo numero di lavoratori porta con sé). I lavori dovrebbero terminare, con esclusione del tratto terminale lato Napoli, nel 2004.

La tratta Bologna-Firenze è iniziata nel giugno 1996 dal *general contractor* FIAT-CAVET. I lavori hanno raggiunto il 48 per cento, pari a 2.872 miliardi. Lo scavo delle gallerie, che rappresentano il 94 per cento dell'intera opera, ha superato il 60 per cento, corrispondente a 45 chilometri già realizzati. Nei 25 cantieri lavorano oltre 3.000 persone. L'obiettivo è di concludere i lavori (compreso l'armamento, quindi l'apertura della linea) nel 2006.

Per quanto riguarda la tratta Milano-Bologna, ricordo che è stato firmato l'atto integrativo con il *general contractor* CEP-PAV Uno nell'agosto 2000. Sono stati avviati i lavori (con le attività propedeutiche), che hanno un avanzamento complessivo del 9 per cento, pari a 831 miliardi. Nei 54 cantieri sono previsti oltre 4.500 occupati; attualmente sono circa 500. L'obiettivo è di concludere i lavori entro il 2006.

In relazione alla tratta Torino-Milano, TAV ed il *general contractor* FIAT-CATV-TOMI hanno firmato, nel dicembre 2000, un accordo ponte per le attività propedeutiche rispetto all'atto integrativo. Tali attività hanno raggiunto il 15 per cento, pari a 93 miliardi. L'obiettivo è di concludere i lavori sul tratto Torino-Novara entro il 2005 e sul tratto Novara-Milano entro il 2007.

Con riferimento poi alle tratte approvate dell'alta capacità, ricordo che nel dicembre 1998 si è conclusa positivamente la Conferenza di servizi di 24 chilometri di quadruplicamento veloce della tratta Padova-Mestre. I lavori verranno appaltati direttamente da RFI tramite gara europea.

Le tratte in approvazione sono due: la Milano-Verona e la Milano-Genova (terzo valico). Per quanto riguarda la prima, dall'ottobre 2000 è aperta la Conferenza di servizi, alla conclusione della quale sarà ridotto il progetto definitivo ed il relativo SIA. L'obiettivo è di concludere questa

fase istruttoria entro la fine del 2001. Per quanto riguarda la seconda, dal dicembre 2000 è aperta la Conferenza di servizi: sarà quindi redatto un progetto definitivo ed il relativo SIA. L'obiettivo è di concludere la fase istruttoria entro la fine del 2001.

Per quanto riguarda le tratte in progetto, nel marzo 2000 è stato individuato il corridoio per le province di Verona e Padova e due corridoi alternativi per la provincia di Vicenza, per la realizzazione della tratta Verona-Venezia. È prevista la convocazione della Conferenza di servizi per settembre-ottobre 2001.

Ci sono inoltre i nodi in costruzione: i lavori per il nodo di Bologna sono iniziati nel 1999 e ad oggi ne sono stati realizzati 108 miliardi, di cui 41 relativi agli espropri. L'obiettivo è di concludere i lavori entro il 2006.

Nel marzo 1999 la Conferenza di Servizi ha approvato il progetto per il nodo di Firenze. Alcune attività propedeutiche sono avviate. I lavori di prima fase (con esercizio in superficie) si dovrebbero concludere entro il 2006.

Nel dicembre 1995 la Conferenza di servizi ha approvato il progetto di potenziamento del nodo di Roma. Ad oggi l'avanzamento dei lavori è pari a 120 miliardi, di cui 78 relativi agli espropri. L'obiettivo è di concludere i lavori nel 2004.

Nel maggio 1996 la Conferenza di servizi ha approvato il progetto di potenziamento del nodo di Napoli. Sono in corso espropri e scavi archeologici che impiegano circa 120 occupati. L'avanzamento dei lavori è pari a 59 miliardi. L'obiettivo è di concludere i lavori entro il 2004.

Fornite queste informazioni necessarie a comprendere complessivamente ciò che si sta attuando in Italia con riguardo all'alta capacità, entrerò nel vivo delle problematiche relative all'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità.

Ovviamente, come tutti sanno ed ormai è abbastanza noto (vista l'insistenza con cui è stato detto e scritto), quando si realizzano queste grandi infrastrutture viene fatta una gestione ambientale. Que-

st'ultima si articola in tre momenti diversi: il primo è quello della valutazione dell'impatto ambientale eseguita nell'ambito della stesura del progetto; una volta messo a punto il progetto e fatta la valutazione di impatto ambientale, la seconda fase riguarda la Conferenza dei servizi, sede in cui vengono discussi tutti gli aspetti di carattere progettuale di impatto ambientale, costruttivo e quant'altro. Nell'ambito della Conferenza dei servizi vengono approvate tutte le valutazioni, i progetti ed altro. Il terzo momento consiste nella fase in cui comincia l'opera e si inizia a costruire: come sapete, esiste un'istituzione, l'Osservatorio ambientale, che ha la funzione di seguire i lavori e di far rispettare le prescrizioni del VIA riguardanti il progetto. Si può così effettuare un monitoraggio continuo della situazione, monitoraggio caratterizzato dalla presenza di persone sul posto che giornalmente verificano lo stato di avanzamento dei lavori ed il rispetto delle prescrizioni.

Passando al tema della tratta Bologna-Firenze, desidero anche a questo riguardo fare una breve premessa. La Bologna-Firenze, infatti, è un progetto molto particolare rispetto a tutte le altre tratte dell'alta capacità che si stanno realizzando e progettando in Italia: è previsto, per motivi di velocità, che il 94 per cento del tracciato si svolga in sotterraneo, in galleria. Infatti, come voi sapete, sulla tratta di Roma-Firenze sono stati realizzati, in un lungo arco di tempo (dal 1860), altri due progetti, ragion per cui l'odierno viene ad essere il terzo. Dunque, si tratta di tre progetti riguardanti la stessa linea, realizzati in 160-170 anni: il primo, quello della Porrettana risalente al 1860, prevedeva velocità di percorrenza dell'ordine di 80-90 chilometri all'ora; era un progetto con un tracciato molto tortuoso nel quale, però, le gallerie coprivano una piccolissima estensione del percorso complessivo (su 130 chilometri solo il 13 per cento).

Invece, il secondo progetto, quello sulla direttissima eseguita nel 1934-36, ha riguardato una linea un po' meno tortuosa (ed infatti prevedeva le velocità di percorrenza tuttora osservate, 120 chilometri

all'ora) e presentava un numero di chilometri di gallerie e di percorso in sotterraneo ammontante al 34 per cento dell'estensione complessiva del tracciato. Quindi, si è passati dal 13 per cento del 1860 al 34 per cento del 1930; nel 1994-96 si è arrivati al 94 per cento. Questo ha determinato un incremento della velocità di percorrenza, a sua volta passata dai 90 chilometri all'ora ai 130 e, infine, ai 250. Detto ciò, volevo sottolineare che, trattandosi di un cantiere particolare, viene considerato il più importante esempio al mondo di opera in sotterraneo; posso invero dire che settimanalmente delegazioni di tutti paesi del mondo vengono a visitarla attratti sia dalla dimensione del cantiere sia dalla maniera nella quale i lavori vengono effettuati e si affrontano i problemi della sicurezza, gli aspetti ambientali, quelli operativi e costruttivi.

La fase progettuale, che ha preso avvio nel 1981, si è conclusa nel 1996; inoltre, la progettazione, eseguita dalla FIAT-*engineering* (una società collegata al *general contractor* FIAT) è terminata nel 1996, momento in cui è stato predisposto l'atto integrativo ed è cominciato il lavoro. Nel 1996, appena conclusosi il periodo di progettazione, è iniziato il periodo di assistenza tecnica e di monitoraggio, monitoraggio eseguito, normalmente, dallo stesso consorzio che realizza l'opera, cioè, nel caso di specie, dall'Alta Sorveglianza Italferr (cui spetta il compito di controllare che il progetto venga eseguito secondo le previsioni progettuali e con il rispetto dei limiti economici). Inoltre, il monitoraggio viene compiuto anche dall'Osservatorio ambientale, che deve far rispettare le prescrizioni decise nell'ambito della Conferenza di servizi e così via. In particolare, il compito di chi svolge assistenza tecnica su tale grande opera, come quello di chi si occupa della parte relativa all'Osservatorio ambientale ed all'alta sorveglianza sono, ovviamente, molto delicati perché il cantiere è molto esteso: ci sono 31-32 avanzamenti contemporanei perché l'opera, dovendo essere consegnata in sei anni, è stata principiata in 32 punti diversi. Quindi, si tratta di fronti di avanzamento

in galleria e su ciascuno vi devono essere gruppi di tecnici che controllano che i lavori si svolgano nei modi previsti e nel rispetto dei vincoli ambientali.

Per quanto riguarda l'impatto ambientale, gli obiettivi sui quali si concentra l'attenzione di chi presta assistenza tecnica, di chi svolge l'alta sorveglianza e dell'Osservatorio ambientale sono fondamentalmente tre. Il primo afferisce al problema del cedimento degli edifici, visto che, quando si realizzano opere sotterranee (salvo le piccole tratte all'aperto che, avendo solo qualche viadotto, sono più trascurabili), si possono avere, a seconda della difficoltà dei terreni, dei risentimenti in superficie a causa degli scavi fatti in sottterraneo. Ovviamente, si tratta di un problema più di tipo costruttivo che progettuale: il progetto, infatti, viene eseguito in maniera adeguata, ma poi chi lo esegue ha il compito di effettuare controlli in modo da non far avvenire cedimenti. Comunque, questo aspetto è più importante per i centri urbani che per la campagna e quindi ha relativa importanza nel caso della tratta Bologna-Firenze.

L'altro punto su cui si concentra l'attenzione è quello delle falde acquifere: quando si eseguono gallerie o lavori in sottterraneo si hanno interferenze con le falde acquifere. Ciò è avvenuto sempre e avverrà sempre: pensate solo che in Italia abbiamo una rete di gallerie ferroviarie, stradali ed idrauliche che copre una estensione pari a circa 3.000-3.500 chilometri e che, eseguita in passato sul nostro territorio, ha sempre presentato problemi di questo genere; tali percorsi hanno sempre incontrato problemi di falde acquifere ed hanno sempre avuto problemi di carattere realizzativo. Tuttavia, il territorio è stato preservato, tant'è che sorvolando con un aereo o con un elicottero le zone limitrofe alle nostre gallerie non si osserverebbero segni di desertificazione. Dunque, tale patrimonio importantissimo del territorio italiano si accrescerà con questa opera per la quale si dovranno affrontare i citati problemi del passato. Quindi, non vi è niente di nuovo, non vi sono aspetti straordinari, ma bisognerà fronteggiare

l'impatto con i cedimenti di superficie, con le falde acquifere e con il problema dei depositi. Quest'ultimo (cioè la messa a riposo del terreno che viene utilizzato, che deriva dagli scarichi e viene messo a deposito) è un altro problema che in passato vi è sempre stato e si è sempre risolto in maniera più o meno corretta. Del resto, le prescrizioni che, riguardo all'impatto ambientale, venivano poste, in genere nell'ambito della Conferenza di servizi, concernono la corretta maniera di affrontare sia i problemi afferenti alle falde acquifere sia quelli relativi ai depositi.

Quello che desidero sottolineare è che, quando si tratta di opere in sottterraneo, tutti i detti problemi - relativi ai cedimenti di superficie, alle falde acquifere ed ai depositi - sono transitori, temporanei, visto che, se si eseguono le gallerie in una certa maniera, gli equilibri, che certamente vengono turbati, possono essere ripristinati non appena si porti a compimento l'opera. Quindi, la possibilità di transitori turbamenti va accettata e, del resto, è sempre stata accettata per il passato, quando si sono costruiti migliaia di chilometri di galleria. Nel caso, in particolare, della tratta Bologna-Firenze, tale periodo transitorio, che può durare sei mesi o anche un anno (dipende un po' dall'importanza delle falde, dall'importanza di quanto viene realizzato), è controllato attraverso un confronto sistematico e continuo tra l'Osservatorio ambientale, gli enti locali, il *general contractor* FIAT ed anche l'Alta sorveglianza Italferr. Quindi, vi è un controllo continuo sul territorio.

Oggi, i temi che sono in discussione, quelli che sono passati al vaglio della magistratura, sono due in particolare: la gestione dello smarino e l'interferenza delle falde, problemi, invero, già affrontati in precedenza e per i quali già si erano apprestate prescrizioni specifiche ma poi, evidentemente, vi è stato qualche disagio per cui si sono avute le ingiunzioni della magistratura. Per quanto riguarda la gestione dello smarino, nel caso della tratta Bologna-Firenze, lo scavo delle gallerie

comporta la messa a riposo di ben 10 milioni di metri cubi di materiale: molte volte tali materiali, che derivano dallo scavo delle gallerie, vengono messi a deposito sulla base di veri e propri progetti di messa in deposito; se si vedono, si può verificare che si tratta di progetti importanti e che la scelta dei luoghi è compiuta avendo riguardo per le posizioni adatte nell'ambito del territorio, posizioni concordate con gli enti locali. Quindi, si tratta di tutta una procedura che prevede un controllo continuo.

Credo che uno dei punti che la magistratura ha voluto sottolineare con il fermo dei cantieri sia quello relativo all'utilizzo del materiale « disarmante », a base di olio, utilizzato quando si gettano rivestimenti in calcestruzzo. Infatti, dopo lo scavo della galleria si estrae il materiale e la galleria viene rivestita con spessori di calcestruzzo che variano dai 50 agli 80 centimetri. Il getto del calcestruzzo viene fatto all'interno di casseforme metalliche che vengono posizionate nella cavità: infatti, tra le casseforme metalliche e la roccia (nello spazio di 80 centimetri), con delle pompe speciali, viene gettato calcestruzzo. Dopo tale operazione il calcestruzzo deve maturare, a seconda dei casi, per 10-15 o 20 ore e, per rendere più agile il distacco della cassaforma metallica dal getto maturato, viene spalmato sulla cassaforma metallica quest'olio che si chiama disarmante. Tale prodotto presenta caratteristiche sulle quali sorvolo per non entrare in particolari tecnici; dico tuttavia che si tratta di un materiale che, considerato il volume di disarmante impiegato per tutte le gallerie in queste operazioni, considerati i metri cubi di smarino previsti nell'ambito di tutte le gallerie e quant'altro, rappresenta non più di 4,5 parti per milione. Questo è un dato fornito dai cantieri, implicitamente avallato, quindi, anche da Italferr.

L'eventuale inquinamento prodotto da questo disarmante nei riguardi del materiale che si mette a riposo rientra comunque, perciò, in questi limiti di dimensione. Ovviamente, può capitare che in certi momenti vi possa essere una concentra-

zione più o meno forte a seconda dei casi particolari ma, logicamente, sono problemi di statistica e di prelievo di campione visto che quest'ultimo, ovviamente, nell'ambito del cantiere, si può prelevare in varie maniere. Tuttavia, nell'insieme, il valore che vi ho appena comunicato risulta essere la media.

Sul punto dell'interferenza con le falde, desidero sottolineare un aspetto particolare: quando si realizza un'opera in sotterraneo, è ovviamente ineluttabile interferire con le falde acquifere. Normalmente si sa dove sono, perché vengono eseguiti sondaggi prima della realizzazione dell'opera, e rispetto alla quota galleria si conosce qual è la quota della falda e quindi il carico idrostatico che graverà sulla futura galleria.

Il carico idrostatico, che nel caso della Bologna-Firenze può variare da qualche atmosfera, da qualche decina di metri, fino a 20 atmosfere, cioè sino a 200 metri, può cambiare di punto in punto, indipendentemente dall'esecuzione dei sondaggi: si compie un sondaggio ogni 500 metri e può darsi che in questo ambito la falda possa variare, a seconda delle situazioni strutturali del terreno. Comunque, si incontrano le falde, le gallerie interferiscono con le falde acquifere (si sa più o meno dove si incontrano, ma qualche volta si incontrano anche a sorpresa), perché i contatti tettonici non sono sempre così precisi e marcati, e non si sa se i serbatoi che contengono le falde sono più o meno spostati rispetto l'asse della galleria, per cui il progettista ha tre possibilità di operare di fronte a questi casi. Prima ipotesi: avanzando con la galleria e incontrando una falda acquifera, ha la possibilità di iniettare il terreno a monte del fronte di scavo, cioè in avanzamento, con sistemi di malta di cemento o con sistemi di resine speciali, in maniera da impermeabilizzare il terreno e poi, all'interno del terreno impermeabilizzato, di scavare la galleria, in maniera da non drenare l'acqua, lasciando così la falda intatta; è un sistema che si usa quando si passa sotto i fiumi, sotto il mare ed in casi particolari.

Vi è un secondo sistema che oggi viene molto utilizzato: l'utilizzo delle cosiddette talpe, che sono macchine speciali, frese a pressione, che possono scavare sotto falda, mantenendo l'acqua fuori e lasciando intaccata la falda acquifera. Questo tipo di macchine però lavora sino alla pressione di 6 atmosfere, e nel caso della Bologna-Firenze, essendovi pressioni superiori, non si possono usare. Sia nel primo caso, con l'iniezione, sia nel secondo caso, usando macchine, si mantiene la falda alla propria posizione iniziale e si mantiene un regime idrostatico: quindi, sulla galleria graverà la pressione dell'acqua interamente dovuta alla presenza della falda.

Il terzo sistema è quello di affrontare gli ammassi rocciosi con l'acqua e di drenare, quindi di abbattere provvisoriamente la falda. L'abbattimento della falda significa avere acqua dentro la galleria, incanalarla con tubi, portarla fuori agli imbocchi, e poi dagli imbocchi condurla dove si vuole. Questo tipo di drenaggio, prodotto dalla galleria, ovviamente provoca risentimenti alle falde in superficie. Ciò vuol dire che non si ha più la falda a quel livello; si abatterà la falda, deprimendola, e sorgenti potrebbero essere temporaneamente prosciugate; per questi casi, nelle prescrizioni e negli accordi con l'Osservatorio ambientale, è previsto che, dove si pensa di togliere l'acqua, per effetto di questo drenaggio forzato e temporaneo delle gallerie, essa sia restituita attraverso un sistema di acquedotti.

Nel caso del progetto CAVET, so che, dove è stato previsto di togliere l'acqua alle sorgenti o ai corsi d'acqua, essa sarà riportata mediante acquedotti: ne sono stati realizzati almeno dieci proprio per compensare il depauperamento delle falde acquifere. Questa, però, è una operazione provvisoria, perché una volta realizzata la galleria sotto falda, e rivestita con calcestruzzo, essa viene impermeabilizzata e diventa come un sommergibile, per cui nel tempo, quando si concluderà il lavoro, la falda si ripristinerà e riprenderà la sua quota iniziale, ricreando l'equilibrio che era stato interrotto. Se esso non venisse ripristinato, dall'esterno si potrebbero fare

perforazioni, riprendere l'acqua attraverso un sistema di pozzi e restituirla ai comuni, alle sorgenti o ai corsi d'acqua.

Si tratta, quindi, di un equilibrio che si altera temporaneamente e successivamente viene ripristinato: tutto ciò è contenuto all'interno delle prescrizioni che sono state indicate dall'Osservatorio ambientale al *general contractor*, in occasione di un unico fermo di cantiere che è avvenuto nel marzo 2000; in questo caso, non sono stati fermati 20 cantieri, ma uno solo, e su quel fronte l'interruzione è durata sette mesi. Si sono concordate le prescrizioni in modo da poter riprendere il lavoro nel rispetto di tutti gli equilibri ambientali e strutturali; dopo sette mesi, stabilite le prescrizioni con l'Osservatorio ambientale, il lavoro è stato ripreso.

Queste stesse prescrizioni stabilite con l'Osservatorio ambientale hanno valore per tutti gli avanzamenti: vi dicevo che su tutto il cantiere ci sono 31 avanzamenti contemporanei e, quando si incontra una falda, valgono queste prescrizioni. Sono, quindi, cose che erano state già stabilite in passato.

In tale ambito, desidero sottolineare un aspetto: queste prescrizioni, attenzioni o osservazioni sul cantiere possono essere condotte o portate avanti senza arrestare i cantieri, in quanto fermare i cantieri comporta danni incalcolabili. Danni, prima di tutto, economici, all'erario: con fermi di cantiere che producono 80-90 miliardi al mese di fatturato, immaginatevi quali effetti si possano produrre. Vi sono poi danni ambientali: abbandonare fronti di avanzamento in quelle condizioni, improvvisamente, comporta problemi per la sicurezza che sono incalcolabili. Si hanno quindi danni all'erario, alla sicurezza, all'ambiente: questa è la realtà.

Sarà allora necessario tenere conto che in futuro, su questi aspetti, sarà bene discutere prima, nell'ambito della progettazione, delle prescrizioni che si stabiliscono con l'Osservatorio ambientale: ma nel momento in cui il lavoro comincia, fermarlo è la cosa peggiore per noi, per il territorio, per l'erario, in quanto si arrecano danni incalcolabili, che non si sa a

chi attribuire; e credo che alla fine a pagare sia il cittadino. Soprattutto si deve considerare che, nell'ambito delle grandi infrastrutture, non solo di tipo ferroviario, ma anche di tipo urbano (e per tutto quello che si dovrà fare in Italia per il futuro), il sottosuolo sarà un grande contenitore, per cui si devono stabilire sistemi precisi, in maniera tale che tra tutti gli interlocutori - da chi protegge certi aspetti del nostro territorio, agli enti locali e a tutti gli altri interessati - ci si capisca chiaramente ed immediatamente, evitando che sorgano incomprensioni.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro, per la sua relazione, ma vorrei chiederle subito un chiarimento: i giornali parlano di sblocco dei cantieri, ma mi pare che esistano ancora problemi di carattere occupazionale. Vorrei sapere, quindi, se vi è stato effettivamente uno sblocco, anche solo parziale. Gradirei che ci informasse su questi aspetti.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. A proposito dell'atto di sequestro dei cantieri, posso dirvi che vi sono azioni di questo tipo in corso: è stata ottenuta, da CAVET, la cassa integrazione di tre settimane per gli operai addetti ai cantieri.

ERMETE REALACCI. Per quanti operai?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La cassa integrazione riguarda 800-900 operai. Tenete conto che tale operazione, compiuta nella regione Toscana, non è avvenuta nella regione Emilia, dove vi sono gli stessi cantieri, con gli stessi problemi: ci tenevo a farlo osservare. È stata concordata con CAVET la ripresa immediata dei lavori solo nel cantiere della galleria di Vaglia, l'unica, nel tracciato Bologna-Firenze, ad utilizzare la macchina di perforazione.

PRESIDENTE. È una delle più lunghe, mi pare.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È una galleria di 9 chilometri, realizzata con una fresa, ed è una galleria di servizio, non una galleria principale; la tecnica di costruzione adottata, che non si poteva applicare sulle gallerie di linea, perché più grandi, non utilizza oli disarmanti: è rivestita con elementi prefabbricati e non sono utilizzate le casseforme metalliche per gettare il calcestruzzo. Essendo rivestita con conci prefabbricati, non comporta l'utilizzo di disarmante.

PRESIDENTE. E la galleria di Marzano, che era stata invasa dall'acqua?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Quella di Marzano, invasa dall'acqua, fa parte, per il ragionamento che si faceva prima...

ERMETE REALACCI. Presidente, possiamo interloquire con il ministro?

PRESIDENTE. Sì, dopo che il ministro avrà terminato la sua relazione.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La ripresa della galleria di Vaglia dovrebbe consentire l'utilizzo di circa 300 operai: quindi, di quei 900-1.000 operai, lavoreranno circa 300. La TAV sta operando, d'intesa con il CAVET, per verificare con l'ARPAT e l'Osservatorio ambientale gli adempimenti necessari per consentire un reale ripresa dei lavori dello scavo. Resta comunque confermata, per una corretta gestione delle terre di scavo, la necessità di avere in tempi brevi dal Governo una chiara indicazione normativa su come classificare lo smarino e sulle relative modalità di campionamento. Anche a tale riguardo vi è molta indeterminazione.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per i dati che ci ha fornito; darò ora la parola ai colleghi che intendano porre domande.

ERMETE REALACCI. Presidente, apprezzo la relazione del ministro, ma a causa dell'esiguità del tempo rimasto propongo che l'audizione prosegua in una successiva seduta.

ANDREA RONCHI. Presidente, mi associo alla richiesta del collega Realacci.

PRESIDENTE. La proposta dei colleghi mi sembra accoglibile.

NERIO NESI. Signor ministro, lei ha fatto un discorso molto interessante, conosciamo tutti le sue qualità di progettista - le conosco anch'io, che da ministro le ho affidato il progetto di un tunnel a Mestre - e nessuno le mette in dubbio, ma il problema che dobbiamo affrontare ha carattere politico generale e strutturale. Mi permetto di farle solo alcune precise domande. La questione dell'alta velocità comincia nel 1991, come lei giustamente ha ricordato. Prendiamo in esame il tratto Firenze-Bologna, quello più di attualità in questo momento; secondo le indicazioni prodotte nel 1991, il costo di questa opera doveva essere di 2.100 miliardi, ma nel 1998 la TAV annunciò che quella cifra era diventata di 4.800 miliardi. All'inizio di quest'anno la TAV ha di nuovo fornito un dato, che seppur non ufficiale credo sia comunque vicino alla realtà: 8.150 miliardi. Secondo i miei esperti, alla fine il costo del tratto Firenze-Bologna sarà di 9.800 miliardi, quindi da 2.100 passiamo a 9.800 miliardi, e questo è il primo dato. Secondo: nel 1991 fu detto che i contratti dovevano essere considerati « a prezzo chiuso », ossia non modificabili; si specificò inoltre che il 60 per cento del costo complessivo dei lavori sarebbe stato coperto con finanziamenti privati, ma a quanto risulta non vi è stato alcun finanziamento privato. Fu detto anche, e questa è l'unica cosa che si è poi avverata, che tutti i lavori sarebbero stati divisi fra tre grandi imprese: IRI, ENI e FIAT. Ricordo che ci fu una memorabile conferenza stampa presieduta dall'allora ministro Bernini in cui erano presenti Necci, Nobili, Cagliari e Romiti.

La terza rapida osservazione che voglio fare è questa: l'architettura finanziaria e contrattuale dell'operazione TAV riguardante il tratto Firenze-Bologna è priva di qualsiasi logica ed è causa determinante di tutto ciò che poi è avvenuto. Vediamo perché: il Governo stipula un contratto di programma con le Ferrovie dello Stato Spa, le Ferrovie dello Stato Spa affidano alla TAV Spa la concessione di progettazione, costruzione e sfruttamento delle infrastrutture, successivamente questa società affida la subconcessione di progettazione e costruzione alla FIAT-engineering, a sua volta la FIAT-engineering affida la subconcessione di progettazione e costruzione alla CAVET, un consorzio di imprese, la maggiore delle quali è l'Impregilo allora appartenente al gruppo FIAT. Ebbene, credo che questo sia il modo migliore per ripartire i mezzi finanziari dello Stato tra imprese che non danno alcun valore aggiunto. Quindi mi chiedo: la TAV che valore aggiunto dà a tutta l'operazione? E la CAVET? Voglio sottolineare, inoltre, come questi appalti e subappalti siano stati concessi tramite trattativa privata...

ILARIO FLORESTA. Ma lei è stato ministro fino a qualche mese fa!

NERIO NESI. Sto solo raccontando come si è svolta l'operazione, a parte il fatto che solo adesso il ministro dei lavori pubblici ha la competenza su questo argomento - in seguito all'unificazione di questo ministero con quello dei trasporti - mentre prima ricadeva sotto quella del ministro dei trasporti. Faccio un'ultima considerazione: ministro, lei ha parlato spesso di *general contractor*, ma che cosa intende con questo termine visto che nel diritto civile italiano non esiste una figura del genere? E cosa vuol dire che anche l'azienda di cui lei sa qualcosa ha avuto l'incarico - come ha detto anche il Vicepresidente del Consiglio in aula - dal *general contractor* FIAT-engineering?

MARIO PEPE. Signor ministro, l'interruzione dei lavori nei cantieri dell'alta

velocità ha suscitato delle polemiche, ma soprattutto ha posto un interrogativo sulla magistratura, che sembra avere assunto il ruolo di supplente della pubblica amministrazione nei controlli e negli adempimenti. Non voglio alimentare i sospetti insinuati dai maligni riguardo i tempi di intervento della magistratura, ma se non chiariamo quale è il rapporto tra la magistratura e la pubblica amministrazione, il programma di grandi infrastrutture che il Governo Berlusconi intende realizzare non andrà avanti. Vorrei porre una domanda al ministro, un tecnico esperto della materia: le imprese italiane hanno fatto cose egregie all'estero, hanno realizzato monumenti di ingegneria, mentre in Italia abbiamo accumulato dei ritardi biblici, basta vedere il fortissimo ritardo con cui viene attuato il decennale programma dei trasporti. Non sarà perché noi dobbiamo regolamentare proprio questo rapporto, a partire dai controlli preventivi, dalle autorizzazioni, e perseguire le responsabilità dei singoli qualora si verificano delle illegalità, senza bloccare opere che riguardano l'intera comunità?

PRESIDENTE. Avverto i colleghi che, data l'importanza del tema, evidenziata anche dal numero degli interventi, la prossima settimana fisseremo una nuova audizione per completare la discussione.

FABRIZIO VIGNI. Farò al ministro due domande, precedute da una breve premessa. A nostro parere le opere pubbliche necessarie per il paese, in particolare quelle previste nel nuovo piano generale dei trasporti, vanno realizzate, ma garantendo sempre la massima tutela dell'ambiente e del territorio. Penso che la vicenda dell'alta velocità ferroviaria debba essere in questo senso una lezione per tutti noi, perché questa vicenda ha rivelato — non solo a partire dalle scorse settimane in seguito al sequestro dei cantieri, ma già più volte da prima — seri problemi dal punto di vista dell'impatto ambientale. Vorrei ricordare ad esempio che già più di un anno fa, con un'ordinanza da parte di uno dei comuni interessati, erano stati

sospesi i lavori proprio per problemi relativi a danni provocati alle falde acquifere e all'assetto idrogeologico. Si tratta di problemi emersi più volte durante questi anni che, a mio parere, possono essere ricondotti sia a carenze progettuali sia — ma su questo spetta alla magistratura giudicare — a responsabilità nella gestione dei cantieri. Da questo punto di vista mi aspetto delle risposte precise da parte del Governo e del ministro: cosa è successo effettivamente in quei luoghi dal punto di vista dei danni ambientali? Come si intende ora riparare quei danni? E soprattutto, come si intende fare in modo che nei lavori ancora da completare ciò non accada di nuovo?

Noi pensiamo che si debbano accertare le responsabilità per quanto riguarda i danni ambientali, ed individuare le migliori soluzioni tecniche affinché nel completamento dei lavori non se ne verifichino di nuovi.

Detto questo, le faccio la prima domanda: perché, signor ministro, mentre all'indomani del sequestro dei cantieri un suo collega di Governo, il ministro Matteoli, commentando gli atti dei magistrati ha parlato di gravi ipotesi di reato, lei ha invece parlato di atti ingiustificati e, se non ho letto male, di un attacco politico al Governo ed al suo programma di opere pubbliche? Si tratta di un'affermazione che a noi è apparsa assolutamente sconcertante e incomprensibile, che in qualche modo lei dovrebbe giustificare.

In un minuto le vorrei rivolgere la seconda domanda, anche se non sono questi la sede e il momento per affrontare il problema, che abbiamo già sollevato in altre sedi, relativo alla situazione di conflitto di interessi, che a nostro parere la riguarda...

PRESIDENTE. Questo non è il tema dell'audizione odierna: potremo discutere di ciò quando si terrà l'audizione riguardante l'esposizione delle linee generali e programmatiche del ministero.

FABRIZIO VIGNI. Certo, presidente, ma credo che questa domanda, essendo

relativa all'alta velocità, richieda una risposta in questa occasione. Siccome lei, signor ministro, ha avuto un ruolo di consulente e progettista attraverso la società Rocksoil Spa per i lavori dell'alta velocità di cui stiamo discutendo oggi, e siccome il Vicepresidente del Consiglio Fini, rispondendo una settimana fa ad un'interrogazione durante il *question time*, e ieri il ministro per i rapporti con il Parlamento Giovanardi, hanno dato risposte tra loro contraddittorie e, direi, assai pasticciate, vorrei chiedere direttamente a lei come stanno le cose da questo punto di vista. Il 27 giugno, cioè una settimana fa, il Vicepresidente del Consiglio ha lasciato intendere che la società Rocksoil fosse di sua proprietà. Prima domanda: è ancora sua? Seconda domanda: quella società svolge ancora oggi funzioni connesse ai lavori per l'alta velocità?

PRESIDENTE. Nuovamente ripeto che sin dall'inizio avevo avvisato che questa audizione avrebbe riguardato solamente il blocco dei lavori dell'alta velocità: i problemi di carattere generale potranno essere affrontati eventualmente nell'audizione riguardante i programmi del ministero, e non posso consentire che si esca dal tema.

NICHI VENDOLA. Ma è questo il tema!

PRESIDENTE. No, il vero tema della seduta odierna è il blocco dei cantieri e le centinaia di lavoratori che sono in cassa integrazione.

ERMETE REALACCI. Mi scusi, presidente, ma la relazione ce l'ha fatta il

progettista, non il ministro. Ci sono voluti tre quarti d'ora solo per spiegarci com'era fatto il progetto.

PRESIDENTE. Lasciamo concludere l'intervento del collega Vigni.

FABRIZIO VIGNI. Io penso, al contrario, che questo specifico aspetto, riguardando l'alta velocità, meriterebbe una risposta in questa occasione. Vorrei aggiungere un'ultima cosa: questa è una delle prime sedute della nostra Commissione, ebbene mi sembra di poter dire che in questo modo siamo partiti male dal punto di vista dei rapporti di civile convivenza, perché credo che ognuno debba essere ascoltato, a meno che non vogliate decidere voi anche cosa debba dire l'opposizione, ma francamente mi sembra un po' troppo.

PRESIDENTE. Comunque sarà il ministro a giudicare l'opportunità o meno di rispondere a queste domande, e i limiti entro i quali rispondere.

Ringrazio molto il ministro per essere intervenuto. Il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa
il 17 luglio 2001.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

