

La seduta comincia alle 16.30.

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 dell'ambiente e della tutela del territorio, Altero Matteoli, sulle problematiche relative all'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità ferroviaria.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, Altero Matteoli, sulle problematiche relative all'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità ferroviaria con particolare riferimento alla tratta Firenze-Bologna. Saluto il ministro, che ringrazio per aver accolto il nostro invito, e gli do subito la parola.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Signor Presidente, signori commissari, confesso che avrei preferito che questo primo incontro in Commissione si fosse svolto allo scopo di illustrare il programma del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio; purtroppo, quanto è accaduto ci dà l'opportunità di incontrarci per una vicenda certamente non simpatica.

Se siete d'accordo preferirei iniziare questo incontro fornendo i dati che ri-

tengo essenziali per una valutazione dell'argomento posto all'ordine del giorno, per poi aprire il dibattito ed essere a vostra disposizione per qualsiasi domanda.

Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, tramite il NOE, ha collaborato ad alcune delle attività — previste negli atti della magistratura concernenti 23 capi di imputazione — relative rispettivamente a dune autostradali, cave, discariche, cantieri, aree di decontaminazione e autoveicoli. Dopo il sequestro preventivo dei cantieri TAV — avvenuto nella mattina di sabato 23 giugno — nella mattinata del lunedì successivo (il 25 giugno) ho disposto la presenza *in loco* di tre funzionari delle direzioni competenti al servizio rifiuti e bonifiche, per gli aspetti concernenti il materiale di discarica e l'immissione di rifiuti speciali in falde acquifere, e il servizio per la difesa del suolo, per gli aspetti idrogeologici, e in particolare per il prosciugamento delle falde freatiche.

Praticamente, la situazione è questa: il quadro conoscitivo sintetizzato nella nota deriva dalle attività conoscitive avviate nel pomeriggio del 25 giugno e condotte dal servizio di difesa del territorio nella zona interessata dalla emergenza idrogeologica. I dati acquisiti derivano essenzialmente dalle informazioni assunte per le vie brevi dall'osservatorio ambientale e dall'ARPAT, nonché dai sopralluoghi effettuati; tali informazioni sono in corso di ulteriore verifica perché, nonostante quello che è accaduto, ho disposto che i tecnici del ministero continuino ad occuparsi della situazione e a verificare quello che è avvenuto. Fornisco alcune notizie sintetiche sulla zona: la parte toscana relativa alla tratta TAV Firenze-Bologna prevede,

da progetto, circa 46 chilometri di ferrovia, di cui circa 40 scavati in gallerie; tranne che in un caso, non è prevista la realizzazione di una galleria di servizio affiancata alla galleria principale. Per garantire la sicurezza in caso di incidenti sono previste apposite vie di fuga ogni 3,5 chilometri circa (le cosiddette « finestre ») che consistono in gallerie di servizio che emergono in superficie. Lo scavo di ogni singola galleria è previsto con attacchi da più fronti a partire dagli imbocchi terminali e dalle vie di fuga; la realizzazione delle gallerie è prevista tramite tecniche di scavo che si avvalgono prevalentemente dell'uso di esplosivi. Attualmente, tali gallerie — intercettando numerose venute d'acqua — stanno drenando complessivamente portate dell'ordine di 650 litri d'acqua al secondo.

Alla data del giugno 2001 queste sono le notizie sulla zona oggetto della crisi idrogeologica: la zona sopracitata interessa lo scavo della galleria Firenzuola a partire dalla finestra Marzano in direzione nord; tale scavo interessa una formazione marnoso-arenacea le cui caratteristiche medie di permeabilità sono state considerate, in fase di progettazione, basse, ovvero dell'ordine di quelle di un'argilla limosa. In realtà, tale comportamento medio deriva da una permeabilità « primaria », ovvero propria della formazione bassissima, interrotta però a luoghi da sistemi di fratture che inducono una permeabilità « secondaria » molto alta. Ciò rende possibile che i sistemi di frantumazione intersecano nell'opera quando la falda presenta elevate pressioni e drenaggi localizzati dalla falda molto cospicui.

Ho portato con me una relazione tecnica la cui lettura vorrei risparmiarvi, ma che comunque è a vostra disposizione, allo scopo di fare delle verifiche e delle considerazioni anche di natura politica. Come ben sapete sono toscano e pertanto conosco molto bene quanto è avvenuto prima che iniziassero i lavori per l'alta velocità in quella tratta. Quando è arrivata la notizia dell'intervento della magistratura, la prima reazione che ho avuto è stata quella di chiedermi: ma come è

possibile? Abbiamo discusso per anni nelle varie sedi (in seno al consiglio regionale, con i sindaci dei comuni interessati, con le forze politiche, con i sindacati) prima di fare iniziare i lavori dell'alta velocità e nonostante tutto siamo arrivati al punto che la magistratura è dovuta intervenire per fermare i lavori. Si tratta di una preoccupazione che mi ha immediatamente attanagliato e continua ancora ad attanagliarmi perché di fronte a vicende di questo tipo ci troviamo in una situazione di grave pericolosità dovuta, in larga parte, al dissesto idrogeologico che interessa, fra l'altro, un po' tutto il nostro paese. Mi è stato anche spiegato tecnicamente come funziona il macchinario utilizzato per realizzare le gallerie; essendo un politico e non un tecnico preferisco esimermi dal riportarle anche perché non farei altro che ripetere cose già dette dai tecnici. Si tratta di aspetti che devono preoccupare sia me, per il ruolo istituzionale che attualmente ricopro, sia voi in quanto componenti di questa Commissione — perché riguardano la salvaguardia ambientale.

Cosa è accaduto nei giorni successivi al sequestro dei cantieri? Il magistrato che aveva bloccato i lavori si è rivolto al Ministero dell'ambiente per verificare se sussisteva la possibilità di far ripartire i lavori. Forte della relazione tecnica che era stata preparata dai tecnici che avevo inviato immediatamente sul posto e sulla base di notizie fornite dalla direzione generale del VIA ho risposto al magistrato secondo i dati tecnici che avevo ricevuto. Il magistrato ha così disposto la ripresa dei lavori con una serie di prescrizioni che fanno riferimento a ciò che avevo scritto nella lettera inviatagli. L'impegno che intendo adesso prendere è quello di controllare che quelle prescrizioni siano attuate senza alcuna deroga, intervenendo poi su ciò che è già stato fatto, disinquinando dove è possibile farlo.

Per consentire la ripresa dei lavori, quanto richiesto dal ministero è stato ripreso quasi integralmente dall'ordinanza del magistrato; quindi la procura della Repubblica di Firenze ha emesso, come è

noto, il decreto di revoca del sequestro preventivo dei cantieri della TAV; tale revoca è stata opportunamente condizionata all'adempimento di precise disposizioni per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti.

La prima prescrizione prevede che il consorzio CAVET introduca criteri volti a prevenire la commistione di scarti di lavorazione di diversa tipologia, cioè la separazione della terra e della roccia di scavo originariamente non contaminate da tutti gli scarti della lavorazione derivanti dalle altre fasi del ciclo produttivo.

La seconda prescrizione contempla che il consorzio CAVET e la ditta Cardatole introducano criteri per la gestione dei materiali di scarto rispettosi delle prescrizioni autorizzatorie degli enti competenti.

La terza prescrizione prevede che la individuazione dei suddetti criteri sia oggetto di un programma scritto da depositarsi presso la procura dopo essere stato munito di visto di fattibilità tecnica da parte dell'agenzia regionale per l'ambiente.

Per quanto riguarda il più delicato problema della galleria del cantiere Marzano è stato prescritto tra l'altro che il consorzio CAVET individui quali siano gli accorgimenti tecnici e le metodologie che intende adottare per individuare e prevenire eventuali situazioni pregiudizievoli per le falde che potrebbero venire interessate dalla prosecuzione dei lavori.

Sempre per quanto riguarda il suddetto problema della galleria è stato inoltre prescritto che la concreta individuazione dei mezzi sopra indicati sia oggetto di un protocollo procedurale da depositarsi presso la procura previo visto di fattibilità tecnica da parte dell'osservatorio ambientale nazionale. Quindi, riepilogando, per riprendere i lavori è necessario un controllo da parte dell'ARPAT regionale e dell'osservatorio ambientale nazionale.

Si osserva che il provvedimento della procura di Firenze deve essere giudicato positivamente sia perché consente la ripresa di attività di notevole importanza sotto il profilo sociale ed economico sia perché, attraverso le prescrizioni indicate nel provvedimento stesso, consente agli

organi di vigilanza di avere ulteriori ed indispensabili strumenti per l'effettivo controllo dell'avanzamento dei lavori in condizioni di sicurezza ambientale.

A tale proposito si osserva che deve essere reso più incisivo ed adeguato all'importanza degli interventi il ruolo dell'osservatorio ambientale che non ha potuto o saputo sino ad oggi gestire gli aspetti tecnici o procedurali connessi agli obiettivi dell'accordo procedimentale sottoscritto dalle amministrazioni interessate dal progetto TAV.

Deve essere poi ricordato che sono già disponibili specifiche indicazioni tecniche per la prosecuzione dei lavori di scavo in condizioni di sicurezza sotto il profilo ambientale; tali prescrizioni saranno inviate formalmente al consorzio CAVET, che dovrà provvedere al loro inserimento nel protocollo procedurale richiesto dalla procura di Firenze.

Il Ministero dell'ambiente sta eseguendo una ulteriore dettagliata analisi della situazione ambientale della galleria Marzano e predisporrà, sulla base dei risultati di tale analisi, ulteriori prescrizioni di cui richiederà l'inserimento nel medesimo protocollo procedurale.

L'osservatorio ambientale, appositamente convocato, fornirà una documentazione dettagliata sugli aspetti ambientali determinatisi a seguito del procedere dei lavori da parte del consorzio CAVET senza le cautele che sarebbero state necessarie. Sulla base delle risultanze della riunione dell'osservatorio il Ministero dell'ambiente potrà precisare in maniera ancora più dettagliata la propria posizione relativamente alle modalità di prosecuzione dei lavori.

Tenuto conto delle prime risultanze dei lavori dell'apposita commissione di indagine istituita per accertare la correttezza del comportamento dei competenti organi nelle fasi di autorizzazione e monitoraggio dei cantieri TAV, è possibile affermare che sarà necessario rivedere l'organizzazione generale dell'osservatorio prevedendo un rafforzamento delle strutture tecniche del Ministero dell'ambiente deputate a seguire i lavori del sistema TAV. Più in generale

sembra indispensabile prevedere che una apposita *task force* alle dipendenze del Ministero dell'ambiente segua quotidianamente l'evolversi dei cantieri con continui sopralluoghi nelle aree interessate dai lavori.

Sotto l'aspetto delle prescrizioni, a mio avviso non si poteva fare più di quanto è stato realizzato, ma è chiaro che prima di riprendere i lavori la procura deve acclarare che queste prescrizioni siano tutte rispettate; aggiungo che tale compito spetta non solamente alla procura ma anche al Ministero dell'ambiente, di concerto con la regione Toscana o comunque con l'ARPAT regionale.

Questa situazione implica anche un problema occupazionale certamente non secondario, visto che i dipendenti interessati sono circa tremila, i quali rischiavano di essere penalizzati senza colpa alcuna. Ciò non vuol dire che dovevamo chiudere gli occhi pur di non perdere posti di lavoro, così facendo avremmo sì ottenuto il plauso di chi tornava a lavorare ma non quello dei cittadini che da questa situazione traggono fonti di preoccupazione.

Invece, dopo quello che è stato fatto ritengo di poter affermare che abbiamo garantito i posti di lavoro e nello stesso tempo anche la salvaguardia ambientale; ora è necessario controllare che le ditte del consorzio ottemperino a ciò che noi abbiamo prescritto; naturalmente resta fermo che vi è l'impegno quotidiano dei tecnici del ministero nello svolgimento di una azione di controllo.

Vorrei infine ringraziare il qui presente sottosegretario Tortoli per la sua collaborazione, a dimostrazione di quanto l'importanza di questo problema sia stata avvertita da parte del Ministero dell'ambiente.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Matteoli per la sua relazione. Do ora la parola ai colleghi che intendano chiedere chiarimenti o porre quesiti.

ERMETE REALACCI. Signor ministro, onorevoli colleghi, innanzitutto desidero affermare che il Ministero dell'ambiente, a

mio avviso, ha compiuto un buon lavoro e anche che il tono della relazione del ministro Matteoli è molto diverso da quella del ministro Lunardi.

Vi era un problema ed il ministro dell'ambiente si è adoperato per capire quale fosse la natura dello stesso e come questo poteva essere affrontato, non vi è stato quindi da parte del Ministero dell'ambiente un atteggiamento del tipo « non disturbate il manovratore », né si è affermato che l'azione della magistratura è una congiura politica contro il Governo. Va segnalata positivamente questa differenza di toni ed anche la positività dell'azione svolta in rapporto con le istituzioni locali e la magistratura per permettere il riavvio dei lavori in condizioni di sicurezza.

Detto questo, signor ministro, inviterei ad una riflessione su due aspetti. Il primo riguarda le avvisaglie che di questo problema si erano avute già nel passato; va detto che quella è una zona delicatissima, e quindi non deve stupire che vi siano dei problemi, ma va anche aggiunto che, in passato, vi sono state sia relazioni tecniche dell'università di Bologna sia, più recentemente (nel 2000), alcune relazioni dell'ARPAT proprio su alcune delle questioni poste, ed in particolar modo sull'esaurimento di alcune sorgenti e sull'inquinamento di alcune fonti, tant'è vero che vari comuni della zona sono stati serviti con autobotti per l'approvvigionamento idrico, visto che l'acqua nelle abitazioni giungeva con contenuti di ammoniaca e altre sostanze nocive così elevati da renderla non potabile. È necessario verificare se su questo aspetto si è agito con la necessaria tempestività e qual è il motivo della mancata previsione di questi danni. Nella speranza che le prescrizioni poc'anzi ricordate vengano rispettate, i lavori possano riprendere e l'opera vada in porto, si tratta anche di comprendere come evitare che evenienze di questo genere possano ripetersi.

È evidente, a mio avviso, che in questa situazione specifica, nella fase finale di chiusura della tratta vi sia stato un problema legato alla gestione del consenso; si è privilegiato, infatti, un metodo di scam-

bio con i singoli enti locali, nel quale, più che alla garanzia della accettabilità ambientale complessiva dell'opera, si dava valore al campo sportivo, alla palestra ed ad altre infrastrutture; non è questo il modo migliore di operare in queste situazioni.

Il secondo aspetto da valutare, e che può valere anche per il futuro, è la possibilità che si sia verificato — questo è quanto mi si dice — un deficit di indagini preliminari, nel senso che, sostanzialmente, per esigenze di risparmio non si siano eseguite le necessarie perforazioni per essere sicuri che non si sarebbero danneggiati punti delicati.

Ci auguriamo che la questione dello smaltimento delle sostanze adoperate nelle operazioni di perforazione — questione che in ogni caso rimane aperta — possa essere risolta seguendo le prescrizioni che il Ministero dell'ambiente ha predisposto. Pertanto inviterei il ministero, oltre che a vigilare sull'osservanza delle prescrizioni proposte, anche a capire quali siano le cause a monte degli inconvenienti verificatisi, che erano in parte prevedibili.

Un'ultima osservazione, che non c'entra nulla con l'oggetto del contendere per così dire: vorrei fare i miei complimenti al ministro Matteoli per le sue dichiarazioni oggi rilasciate in merito al mantenimento di una azione rigorosa sul fronte dell'abusivismo edilizio e della demolizione degli immobili abusivi. Mi auguro che queste sue dichiarazioni arrivino in ogni parte del paese, inclusa la Sicilia, dove sembra che esponenti della maggioranza di centro-destra abbiano fatto dichiarazioni di senso opposto.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Realacci per questo suo giudizio positivo espresso nei confronti del ministro Matteoli, e che io condivido.

ERMETE REALACCI. Ribadisco che oggi, nell'ambito di questa duplice audizione, abbiamo assistito a due relazioni di tono molto diverso.

ALFONSO PECORARO SCANIO. Signor presidente, colleghi, signor ministro,

innanzitutto desidero fare gli auguri di buon lavoro al ministro dell'ambiente e del territorio, visto che questa è la sua prima presenza ufficiale nella Commissione; vorrei esprimere anche un apprezzamento per il tenore sufficientemente conciso del suo intervento — e questo è molto importante nell'attività parlamentare — ed attento nel fornire i dati — tra i quali la relazione tecnica non letta, ma messa a disposizione delle Commissioni.

È di rilevante importanza il fatto che il Ministero dell'ambiente operi attraverso una *task force* e che ci vengano forniti ulteriori aggiornamenti della situazione in forme che non siano necessariamente quella della audizione in Commissione.

Il primo interrogativo che volevo porre riguarda le prescrizioni date dalla magistratura: capisco che il Ministero dell'ambiente le apprezzi, ma queste potevano essere emanate dall'autorità amministrativa prima che intervenisse la stessa magistratura in un ruolo di supplenza di cui spesso ci si lamenta ma al quale potremo sottrarci soltanto se l'amministrazione riuscirà ad essere più efficace. In questo caso, quali parti della pubblica amministrazione hanno mancato di esercitare questo ruolo di controllo e prescrizione? Inoltre, il Ministero dell'ambiente intende intervenire affinché i responsabili in via amministrativa dell'effettuazione di tali verifiche e dell'emanazione di una serie di prescrizioni, che non hanno effettuato questi controlli, vengano, eventualmente, spostati ad altro incarico, avendo arrecato con un'attività omissiva un danno alla collettività? Forse si trattava di una situazione impossibile da prevedere prima che intervenisse la magistratura; ma, poiché la magistratura stessa ha fatto riferimento a notizie e documentazioni tecniche dello stesso Ministero dell'ambiente, alcuni dati erano certamente noti e disponibili.

Qualora si accertasse che il Ministero dell'ambiente avesse fatto un buon lavoro nel predisporre la documentazione e nell'effettuare tale verifica, allora evidentemente c'è stata una carenza in altre parti della pubblica amministrazione e lo stesso ministero potrebbe effettuare un controllo,

in modo da evitare di dover attendere ogni volta l'iniziativa della magistratura. Infatti, dovrebbe essere un'anomalia che la magistratura effettui un sequestro ed emani delle prescrizioni, anche se purtroppo in Italia è molto comune.

La seconda problematica è relativa alle falde acquifere ed all'aspetto idrogeologico. La preoccupazione proviene dall'audizione di questa mattina del ministro Lunardi, che ha avuto una veste troppo tecnica ed ha lasciato molti dubbi per quanto riguarda l'aspetto politico. Sono state utilizzate le migliori tecnologie esistenti per la realizzazione di queste gallerie? Mi sembra che complessivamente vi sia un uso di metodologie « storiche » per costruire gallerie, mentre oggi vi è un'attenzione dell'opinione pubblica sull'impatto ambientale molto maggiore di prima. Precedentemente, infatti, una comunità locale si accontentava della costruzione di una galleria senza porsi troppe domande, accettando la possibilità di smarrire l'accesso all'acqua per due o tre anni, sino quando la falda non si fosse ripristinata. Oggi, invece, si considerano i costi sociali connessi alla costruzione degli stessi acquedotti, perché, fra l'altro, usare nel frattempo le autobotti rappresenta un costo sociale ed anche economico.

La questione sta nel capire come, anche in questa materia, si possa lavorare utilizzando le migliori tecnologie. Stabilito che ormai si è deciso di fare queste gallerie e che i cantieri sono già aperti, la domanda è: quali sono le tecnologie esistenti per evitare il più possibile una serie di preoccupanti ripercussioni sulla qualità della vita dei cittadini che vivono nelle zone interessate?

L'ultimo aspetto è relativo ai costi: questo è un progetto — come è già stato detto oggi — nato nel 1991 con una previsione di spesa di 2 mila miliardi, con la possibile partecipazione di capitale privato; il dato odierno parla di una spesa di circa novemila miliardi, completamente a carico della collettività. Inoltre, qualora si manifestassero problemi ambientali, dovrà essere ancora una volta la mano pubblica

a sopperire alle eventuali diseconomie esterne causate dalla mancanza di una valutazione preventiva.

È importante valutare anche l'aspetto economico, proprio nel momento in cui si torna a parlare del ponte sullo stretto di Messina, che — si dice — costerà un certo numero di miliardi ed avrà una notevole partecipazione di capitali privati, non foss'altro perché, avendo il Ministero dell'ambiente definito prescrizioni tecnicamente adeguate in materia di smaltimento, sarebbe molto rilevante che, se su altre materie esistono altre prescrizioni, queste siano comunicate prima dell'intervento del magistrato. Sarebbe, infatti, molto utile che la stessa pubblica amministrazione intervenisse in via di autotutela amministrativa, nel momento in cui venisse a conoscenza di errori, correggendo, in tal modo, la situazione prima che gli errori portino a danni ambientali, economici e sociali molto rilevanti. Infatti, non è grave ammettere che in alcune situazioni si è sbagliato. È grave quando, in qualche ufficio o in qualche struttura, si omette di denunciare l'esistenza di errori e molte cose emergono soltanto con l'arrivo della magistratura.

Concludo ringraziandola, signor ministro, e colgo l'occasione per chiederle di svolgere l'audizione sulle linee programmatiche prima che lei vada a Bonn, così da avere una valutazione di carattere più generale sulle linee guida del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, considerando che alcune dichiarazioni apprese dagli organi di stampa ci confortano notevolmente, perché risultano in controtendenza rispetto ad altre linee espresse dalla maggioranza di centro destra.

PRESIDENTE. Informo il collega Pecoraro Scanio che giovedì 12 luglio, alle 14, il ministro Matteoli svolgerà l'audizione sulle linee programmatiche del proprio ministero, quindi prima dell'incontro di Bonn.

ANDREA RONCHI. Intendo anzitutto ringraziare il ministro non soltanto per i modi ma anche per il contenuto della sua

relazione. Apprezzo anche lo spirito *bi-partisan* della Commissione, come dimostra l'apprezzamento da parte dell'onorevole Realacci della tempestività dell'intervento del ministro Matteoli. Sottolineo la positività del contenuto della relazione, perché sembra strano che la problematica, così importante, dell'impatto ambientale relativo alla grande opera della Firenze-Bologna emerga soltanto in questi tempi, o quanto meno con questa virulenza. La magistratura deve svolgere la propria indagine ed è bene che lo faccia, poiché sia per l'impatto ambientale, sia per quello occupazionale, sia per quello economico si tratta di situazioni di notevole importanza.

Tuttavia, anche alla luce dell'audizione di questa mattina del ministro Lunardi, non mi sembra che si possa ragionevolmente supporre che la precedente maggioranza governativa non fosse al corrente dei lavori, della loro articolazione e strutturazione. Penso che questo argomento debba essere scevro da qualsiasi strumentalizzazione: la precedente maggioranza conosceva perfettamente l'andamento della situazione grazie anche ad organismi di controllo ben precisi — non so se questi abbiano funzionato, forse sarebbe il caso di verificarlo — e, comunque, tutto il mondo ambientale era a conoscenza, anzi potremmo dire, era alla guida dell'operato degli organi di controllo stessi. Intendo sgombrare il campo dalla facile demagogia di chi viene a dirci oggi che non conosceva la situazione. Il Governo era a conoscenza degli interventi e delle difficoltà esistenti; infatti — come ho già precisato — esistevano delle commissioni di controllo, del cui lavoro vorrei essere messo al corrente dato che oggi si parla di un problema ambientale ed idrogeologico.

Sono convinto che il ministro Matteoli, appena insediato, abbia fatto tutto ciò che era nelle sue competenze, anche per giungere al dissequestro dei cantieri così da consentire la ripresa dei lavori. Il ministro ha detto che il lavoro dell'osservatorio ambientale e delle commissioni di controllo sarà verificato. Credo che ciò debba essere un impegno non soltanto del ministro, ma anche della Commissione tra-

sporti e della stessa Commissione ambiente, così da evitare che, un domani, sia proposta una commissione di inchiesta: nel nostro paese ci sono state centinaia di commissioni per capire il perché delle cose. Invece, un lavoro costante, continuo e proficuo, può contribuire a portare a compimento un'impresa come quella della Firenze-Bologna, che, se andrà in porto, potrà salvare posti di lavoro ed investimenti economici ed essere considerata come un fiore all'occhiello per il nostro paese.

Le chiedo quindi, signor ministro, ringraziandola per il lavoro fatto sinora, se è possibile accentuare, anche a livello parlamentare, il livello dei controlli su questo tipo di lavori.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ronchi per le sue considerazioni e condivido le sue richieste di incremento dei controlli.

NICHI VENDOLA. Signor ministro, il gruppo cui appartengo non ha alcuna passione per il galateo *bipartisan*, ma ciò non mi impedisce di farle gli auguri e di esprimere anch'io un giudizio di apprezzamento, non soltanto per il tono dialogico della sua relazione (già di per sé importante), ma anche per aver considerato questa aula un luogo dove si fa politica, non un'aula universitaria. Non siamo tirocinanti di qualche corso di ingegneria, ma rappresentanti di forze politiche; sappiamo bene che i dati tecnici sono importanti per la comprensione precisa dei problemi, ma sappiamo anche che il Governo ha responsabilità non tanto riguardo alle considerazioni tecniche, quanto alle scelte politiche.

È difficile su questo campo essere *bi-partisan*, perché il mio partito ha trovato proprio sul tema dell'alta velocità uno dei motivi di maggiore contrapposizione al centrosinistra, così come immagino che accadrà anche con l'attuale Governo sostenuto dal centrodestra. Noi contestavamo nell'alta velocità un modello dei trasporti che inglobava un'idea dello sviluppo «gigantista», legato alla realizza-

zione delle grandi opere (di cui, immagino, discuteremo ampiamente nel corso di questa legislatura). Ciò che ci preoccupava — e da questo punto di vista siamo stati come Cassandra — era l'impatto complessivo del sistema dell'alta velocità: un impatto ambientale — che iniziamo oggi a toccare con mano —, un impatto sociale, di cui pochi si occupano, e un impatto legale.

In relazione all'impatto sociale fummo tra i pochi a presenziare alla vita ordinaria di quei cantieri, per cercare di capire l'organizzazione dei turni di lavoro, come fossero gestite quelle orribili strutture da dopoguerra, in cui vivevano le maestranze, soprattutto quelle di origine meridionale. Fummo attivi nel segnalare ciò che l'opinione pubblica conosceva attraverso le petizioni delle mogli dei minatori al Presidente della Repubblica. Nel corso di questi anni abbiamo, passo dopo passo, denunciato gli aspetti di una carente sicurezza sul lavoro.

In relazione all'impatto legale, bisogna rammentare che vi sono tratte dell'alta velocità che hanno interessato il lavoro della magistratura antimafia, come in Campania. Anche sulla tratta di cui oggi ci occupiamo, abbiamo più volte sollevato problemi relativamente alla poca trasparenza degli appalti esterni e dei subappalti, senza avere mai sufficienti rassicurazioni.

La domanda che volevo porre al ministro è molto semplice.

Premesso che ci troviamo di fronte non soltanto ad un insieme di ipotesi di reato formulate dalla magistratura, bensì anche, nella consapevolezza del ministero e in base alle sue carte e alle sue competenze, ad un danno per la falda acquifera, ad un inquinamento delle acque e ad un rilevante danno ambientale, alla luce di quanto sopra la mia domanda è la seguente: ci sarà una forma di risarcimento del danno? La CAVET e qualunque altro soggetto che non abbia impedito che questo danno fosse posto in essere, saranno chiamati a rispondere dei danni arrecati a quelle popolazioni, a quelle economie, a quei territori?

La mia domanda è molto semplice — ripeto — ma credo, allo stesso tempo, particolarmente emblematica.

ANTONIO BARBIERI. In primo luogo, vorrei formulare anch'io in questa prima occasione di incontro gli auguri di buon lavoro al neoministro e alla nuova amministrazione.

Prima di formulare la mia domanda, vorrei partire da una considerazione.

La magistratura, prima di adottare un provvedimento di sequestro preventivo, ha necessariamente dovuto avviare un procedimento penale, aperto a carico di indagati, perché non posso immaginare, che essa abbia potuto adottare un provvedimento così grave a prescindere da un procedimento penale. Quindi, se esiste — come io ritengo — un procedimento penale, ovviamente vi sono anche degli indagati, i quali non possono essere né il ministro dell'ambiente, né quello che all'epoca si chiamava dei lavori pubblici e, attualmente, si chiama delle infrastrutture e dei trasporti. Piuttosto, l'amministrazione dello Stato, e quindi il Ministero dell'ambiente, potrebbero essere — o eventualmente saranno — parte offesa in questo procedimento penale.

Alla luce di ciò, non si giustificerebbero toni inquisitori o critici, come quelli che abbiamo ascoltato nell'audizione di questa mattina ed anche in quella che si sta svolgendo ora, nei confronti degli attuali rappresentanti dell'amministrazione statale. Le responsabilità, se ci sono, ovviamente saranno accertate, ma saranno evidentemente responsabilità individuali.

Fatta questa premessa, vorrei sapere se la magistratura ha adottato questo provvedimento di sequestro preventivo sulla base di accertamenti tecnici svolti da consulenti nominati dallo stesso pubblico ministero.

Vorrei, quindi, sapere se, in relazione a questi accertamenti tecnici, il Ministero dell'ambiente ha avviato procedure di contrapposizione.

Infatti, qualora il magistrato abbia revocato il provvedimento di sequestro preventivo solo sulla base di riconsiderazioni

o di rivalutazioni magari a seguito di un confronto fra i tecnici nominati dal pubblico ministero e quelli del ministero dell'ambiente — eventualmente avvenuti non si sa bene in quale sede —, ritenendo di poter impartire, al ministero, semplicemente delle prescrizioni (su questo saremmo anche disponibili a far calare un velo pietoso, in quanto non si spiega come il magistrato possa dire al Ministero dell'ambiente cosa deve fare) allora, se questa è la situazione, dal momento che si parla di danno erariale, di danni economici per il fermo del cantiere, non si spiegherebbe — se non come atto di superficialità o leggerezza — il provvedimento di sequestro adottato dalla magistratura. Vorrei avere, quindi, al riguardo qualche delucidazione da parte del ministro.

AGOSTINO GHIGLIA. Vorrei anch'io ringraziare il ministro soprattutto per la tempestività dell'azione e soprattutto per la creazione di una *task force* che dovrà monitorare il lavoro.

Ciò che mi lascia perplesso — mi riallaccio a quanto diceva prima il collega Ronchi — è la sensazione di essere all'ora zero rispetto all'esecuzione di questa opera. Chiedersi oggi, a distanza di anni, se le tecnologie siano adeguate o meno, se le macchine siano moderne o meno, se alcuni responsabili dell'opera — i quali dovrebbero in ogni caso seguire i capitoli d'appalto, i progetti preliminari, esecutivi e definitivi —, agiscano ancora con pala e piccone, mi fa sorgere una preoccupazione, la quale non riguarda soltanto l'opera in oggetto, ma ha natura prettamente politica. Occorre fare attenzione a non ingenerare, rispetto ad un problema particolare affrontato dal ministero con tempestività ed anche con risultati positivi, un pregiudizio su tutto il sistema dell'alta velocità, cominciando a ricercare eventuali responsabilità anche degli enti locali. In tal modo si corre anche un altro rischio: quello che a proposito delle opere dell'alta velocità (che non sono solo queste: ricordo anche la tratta Torino-Milano ed altre che devono prendere il via nel massimo della tranquillità, della serietà e del rispetto per

l'ambiente, ma allo stesso tempo il più velocemente possibile) si insinui un meccanismo perverso, in virtù del quale ci si trasforma in una sorte di corte permanente di giustizia sulle responsabilità altrui, che invece devono essere valutate da altri organi dello Stato, i quali stanno peraltro provvedendo.

Pertanto, l'assicurazione che noi chiediamo al ministro Matteoli — ma siamo sicuri che si tratti di una assicurazione retorica — è che, oltre alla *task force*, si mettano in atto tutti quei meccanismi, anche preventivi, per evitare che in futuro ci si possa trovare in situazioni analoghe, rispetto ad opere iniziate da anni, sulle quali il monitoraggio sarebbe dovuto essere continuo e costante, soprattutto da parte di chi aveva una coscienza ambientalista, o presunta tale, apparentemente più spiccata.

Pertanto, ciò che ci preoccupa non è tanto questa opera, per la quale riteniamo si sia agito con il massimo della tempestività e della capacità possibile, piuttosto il fatto che sembra di trovarci all'ora zero rispetto a situazioni che invece non dovrebbero essere a tal punto. Dobbiamo guardare avanti: la salvaguardia ambientale è sicuramente fondamentale e importantissima, ma riteniamo che sia altrettanto fondamentale non seminare sulla TAV, in generale, dei vecchi ideologismi, i quali potrebbero ritardare e paralizzare ulteriormente opere che interessano, molte parti d'Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Ghiglia ha fatto delle considerazioni che personalmente condivido in gran parte. Non dobbiamo dimenticare che la TAV, in particolare la tratta di cui stiamo discutendo, nasce sulla base di iniziative di quelle che potremmo definire « teste di serie », cioè l'ENI, la FIAT e l'IRI. Si risale, dunque, a moltissimi anni fa. Personalmente sono stato per 11 anni vicepresidente dell'IRI e ricordo i prolegomeni, anzi i « prologhi in cielo » della TAV. Quindi cerchiamo di preoccuparci delle tratte successive, per evitare di trovarci in simili situazioni, le quali purtroppo nascono anche dal modo

con cui si è scelto di dare l'esecuzione di questo progetto. Mi riferisco in particolare al ricorso alle trattative private, alle gare non europee e così via, che a quanto pare da un certo punto in poi sono state scelte come strumento per poter avviare questi progetti.

RICCARDO ILLY. Volevo anch'io esprimere al ministro Matteoli un augurio di buon lavoro per il suo nuovo importante incarico ed esprimere, altresì, apprezzamento per la sua relazione.

Rispetto ai punti di vista precedentemente espressi, volevo aggiungerne un altro.

La rete ad alta velocità e quella ad alta capacità — così ribattezzata dopo la modifica del progetto che riguardava solamente l'alta velocità — hanno lo scopo di far fronte al crescente traffico di persone e di merci all'interno del nostro paese ed anche al crescente traffico di puro attraversamento, che riguarda soprattutto l'asse orizzontale. Esse perseguono, inoltre, l'obiettivo di realizzare il cosiddetto equilibrio modale, vale a dire lo spostamento dal mezzo di trasporto su gomma a quello su rotaia di una crescente percentuale di merci e di persone viaggianti.

Ritengo che solo attraverso servizi più efficienti, per le merci e le persone, quindi garantiti da reti moderne ad alta velocità e ad alta capacità, si possa garantire la competitività del servizio ferroviario e contribuire così alla realizzazione dell'equilibrio modale, per il quale occorreranno, comunque, molti decenni.

Pertanto, il blocco dei cantieri, oltre a provocare un costo economico e finanziario per l'erario e per l'economia dell'intero paese ed a mettere in pericolo il posto di lavoro di tutti i lavoratori impegnati nei diversi cantieri, provoca anche danni ambientali collaterali, vale dire un ritardo nella messa in opera della rete e, quindi, il perpetuarsi della prevalenza dell'utilizzo del trasporto su gomma per le merci e per le persone.

Questo discorso vale soprattutto con riferimento alle opere di cui ci stiamo occupando, che stanno riguardando un

tratto autostradale già assolutamente congestionato, che richiede continue manutenzioni e dove si sono verificati, non molto tempo fa, incidenti estremamente gravi.

Pertanto, credo che occorrerà tenere presente tutto ciò nella valutazione complessiva dei problemi ambientali e fare in modo che i cantieri vengano riaperti il prima possibile, rimediando agli eventuali danni ambientali che si siano prodotti e ponendo, altresì, rimedio ai danni esterni all'opera in sè, ma soprattutto cercando di prevenire analoghi problemi sulle opere ferroviarie ad alta velocità e ad alta capacità che dovranno essere realizzate in futuro. Mi riferisco, in particolare, all'asse orizzontale, la cui concretizzazione dovrebbe prendere avvio sulla tratta Torino-Novara proprio nei prossimi mesi.

PRESIDENTE. Ritengo che l'onorevole Illy abbia sollevato un problema davvero molto serio: se noi vogliamo spostare dal trasporto su gomma a quello su rotaia una significativa percentuale di traffico di merci e persone, occorre fare in modo che questi progetti, i quali purtroppo hanno tempi di realizzazione comunque lunghi, vengano accelerati al massimo. Pertanto, queste interruzioni hanno un riflesso negativo sul miglioramento della qualità dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini, in quanto con l'incremento del trasporto su gomma e la riduzione di quello su rotaia evidentemente questa qualità viene messa in crisi.

TINO IANNUZZI. Signor presidente, mi associo alla valutazione positiva che i colleghi che mi hanno preceduto hanno formulato nei confronti della relazione del ministro dell'ambiente, sia in ragione dello sforzo per una seria ricostruzione della vicenda compiuta nella relazione, sia per il tono, la misura e l'approccio francamente diversi, e più condivisibili, rispetto a quelli che hanno caratterizzato la seduta anti-meridiana di queste Commissioni.

In tale vicenda mi pare che emerga un profilo di ordine generale, sul quale non può non impegnarsi la riflessione sia del-

l'esecutivo, sia del Parlamento. Siamo di fronte ad un provvedimento del giudice penale che, ordinando il sequestro dei cantieri della TAV, evidenzia una situazione patologica. È chiaro che rispetto a tale stato di cose occorre discernere i profili che si legano alla fase di esecuzione delle opere appaltate, a quella della concreta gestione e conduzione dei lavori, rispetto ad altri profili che possono afferrare all'ambito ben diverso dei problemi legati alla progettazione delle opere, agli aspetti tecnici, alle indagini, alle analisi e alle verifiche che devono sostenere l'approvazione dei progetti.

Non vi è dubbio che dal decreto di revoca del sequestro disposto dalla procura della Repubblica di Firenze, proprio in virtù delle prescrizioni che ivi sono state poste e che sono state anche giudicate positivamente dall'esecutivo, emerge un insieme di questioni di merito e di comportamenti che debbono essere osservati successivamente, sia in ordine allo smaltimento degli scarti di lavorazione di diversa tipologia, sia in ordine agli accorgimenti tecnici e alle metodologie di lavoro per la salvaguardia delle falde acquifere. A ciò si aggiungono ulteriori compiti di monitoraggio e di verifica che dovrebbero essere assicurati dall'osservatorio ambientale, che servono anche a inserire i provvedimenti adottati dal giudice penale in un contesto da considerare con attenzione e con rispetto per le decisioni assunte in sede giudiziaria.

Il profilo generale da tenere in considerazione, che riguarda questa vicenda ma che riguarderà la prosecuzione dei lavori del progetto TAV e di altre opere infrastrutturali (soprattutto se di notevoli dimensioni), è che l'attenzione legislativa dovrebbe sempre più attivarsi per cercare di costruire un sistema complessivo di procedimenti amministrativi nei quali sia possibile unire la scelta urbanistica, di localizzazione delle infrastrutture e di governo del territorio, da un lato, con la scelta della tutela ambientale e paesistica dall'altro. Le diverse implicazioni del valore di tale tutela ambientale, in questo caso, sono particolarmente articolate, at-

tengono anche alla salvaguardia delle falde acquifere e si prefiggono di evitare che dallo smaltimento degli scarti di lavorazione possano derivare problemi ambientali.

Mi sembra che questo sia un punto sul quale concentrare la nostra attenzione e il nostro sforzo, anche in una prospettiva *de iure condendo*: fare in modo che la prevenzione dei danni all'ambiente e al paesaggio, complessivamente intesi in tutte le implicazioni possibili, divenga, sempre più, la scelta preventiva e interna alla fase amministrativa del lungo e complesso iter che porta all'ideazione del progetto e alla successiva approvazione. Ad esempio, le prescrizioni poste in evidenza dal provvedimento di dissequestro della procura della Repubblica di Firenze stanno a indicare una serie di aspetti che, indubbiamente, andrebbero tenuti presenti, nella maniera più completa possibile, in una fase preventiva. Ciò al fine di far marciare su due binari paralleli la scelta di governo del territorio, quella urbanistica, quella economica, quella infrastrutturale, con la tutela, il rispetto e la salvaguardia del paesaggio, dell'ambiente e della natura, complessivamente intesi.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Iannuzzi, che ha svolto delle considerazioni e formulato delle proposte molto sagge ed obiettive: prevenire certi fenomeni consente poi dei processi di realizzazione più rapidi e tranquilli. Trasferire nella fase amministrativa preventiva la soluzione dei problemi che egli ha sollevato mi sembra proprio un modo per evitare sorprese in corso d'opera.

GABRIELLA MONDELLO. Svolgerò un breve intervento, non entrando nel merito della questione, ma sento comunque il desiderio di intervenire in quanto è la prima volta che sono membro dell'VIII Commissione della Camera e ho avuto l'impressione che sicuramente essa svolgerà un buon lavoro. Devo anche dire che l'attività delle Commissioni mi è sembrata, finora, la parte più interessante dei lavori parlamentari che saranno svolti nei prossimi anni.

Ho sentito fare dei confronti tra l'intervento del ministro dell'ambiente di oggi pomeriggio e quello del ministro delle infrastrutture e dei trasporti svolto nella seduta antimeridiana e ho subito rilevato — dicendolo ad un collega — come si notasse nell'intervento del ministro Matteoli una profonda esperienza politica. Inviterei, però, i colleghi a sospendere il giudizio per ciò che riguarda il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, poiché siamo chiaramente di fronte ad una antica *querelle*: la presenza dei tecnici in politica. Non ho esperienza di vita parlamentare, essendo una neoeletta, ma ho una lunghissima esperienza di sindaco e so che ciò costituisce una problema già noto, poiché spesso si sente dire che occorre l'apporto di tecnici, ma quando essi vengono impiegati si afferma che i tecnici non sono adatti alla politica.

Oggi abbiamo notato due modi diversi di approccio ad un problema e perciò sarebbe meglio sospendere il giudizio sul ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Non lo conosco di persona e, quindi, la mia non è una difesa di carattere personale, ma è una difesa che riguarda il modo di affrontare i problemi. Dico anche che le condizioni temporali in cui si è svolto l'intervento del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nella seduta antimeridiana, non erano forse le più favorevoli.

A mio parere, occorre una sinergia tra politica e tecnicismo; purtroppo non abbiamo queste qualità nella stessa persona, ma credo che si possa giungere ad una soluzione che soddisfi entrambe le esigenze. Voglio anche dire che occorre, come obiettivo specifico, rispettare l'ambiente, che non è un tema di destra né di sinistra; pur non appartenendo a formazioni politiche di sinistra, ho, in qualità di amministratore pubblico, sempre rispettato in modo assoluto l'ambiente in cui ho operato e quello circostante (forse anche troppo, secondo i miei concittadini).

Ho chiesto espressamente di far parte di questa Commissione perché occorre attivarsi: vengo da una regione, la Liguria, dove da quarant'anni vi è una situazione

di stallo; dove le strade e le autostrade — lo affermano anche i giornali di questi giorni — sono considerate le peggiori; dove, obiettivamente, occorre intervenire in qualche modo se non vogliamo restare completamente chiusi, isolati e soffocati. Credo che questa sia la sede ideale per cercare di contemperare le diverse esigenze: accettando il ruolo di quanti sosterranno la tutela ambientale e che ci serviranno da coscienza critica e da sprone, occorre al contempo, che ci adeguiamo agli altri paesi del mondo, in quanto non credo, come è stato detto questa mattina, che le altre nazioni abbiano impiegato così tanto tempo per dotarsi di infrastrutture conformi ai tempi moderni.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Mondello che, anche in quanto donna, ci ha dato una lezione di buon senso che, anche in politica, non guasta.

GUIDO DUSSIN. Signor Presidente, esprimo anch'io un augurio di buon lavoro al ministro Matteoli e alla sua squadra. Se i controlli devono essere espletati, visto che sono stati anche richiesti in questa seduta congiunta, è bene che siano fatti, ma devono riguardare anche il passato. Penso che il ministro non abbia grandi responsabilità, essendosi insediato da pochi giorni. Comunque chiediamo con forza che si operino i controlli.

Esprimo un augurio affinché, con il suo ministero, si possano avviare e sviluppare al massimo i lavori pubblici e affinché si possa diminuire l'impatto ambientale e anche quello sociale. Come già è stato ricordato, molti sono gli incidenti stradali e abbiamo sicuramente bisogno, oltre che delle ferrovie, anche dei lavori pubblici. Molti sono i cantieri da seguire, molti sono soprattutto quelli da avviare e tanti sono stati quelli bloccati, spesso in modo molto sciocco e strumentale. Oggi abbiamo visto un piccolo esempio di tale strumentalizzazione: si pensi, ad esempio, al corridoio 5 già citato, a quello 28 e ad altri casi.

Con riferimento alla relazione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti e

a quella del ministro dell'ambiente, esse non potevano che essere di contenuto diverso, poiché i ministeri hanno competenze distinte e anche la formazione culturale dei titolari di tali dicasteri è diversa. Ho seguito in modo particolare la relazione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ma entrambe hanno fornito una descrizione dei fatti e, quindi, non mi sembra che siamo di fronte a nulla di grave.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Guido Dussin, che ha svolto delle considerazioni di buon senso.

LELLO DI GIOIA. Faccio gli auguri al ministro per il suo lavoro. Non siamo qui per addossarci delle responsabilità, in quanto credo che la Commissione abbia il dovere di chiedere delle informazioni e di porre dei problemi al ministro interrogato. L'obiettivo è quello di evitare che nel prossimo futuro possano verificarsi di nuovo delle situazioni che abbiamo già vissuto qualche tempo fa. Non credo, quindi, che vi sia una questione di responsabilità da addossare ad una parte o all'altra, ma, con molta onestà intellettuale, dobbiamo ragionare sui fatti. I colleghi che mi hanno preceduto — dall'onorevole Realacci, all'onorevole Pecoraro Scanio, agli altri — hanno, con molta onestà, individuato e sottolineato la tempestività con la quale si è mosso il ministro in occasione di questo intervento.

Vorrei fare alcune considerazioni, soprattutto leggendo le prescrizioni che la procura della Repubblica di Firenze ha determinato. Non capisco bene se le responsabilità, in questo caso specifico, siano da addebitare esclusivamente al consorzio CAVET oppure anche ad altri soggetti. Da quello che ho letto con attenzione, sembra che tali responsabilità siano da ricondurre esclusivamente al CAVET e all'altra società, e che non ve ne siano a monte: così, invece, non è. Nel momento in cui si progetta un'opera, si definiscono delle indagini geologiche e si verifica che esistono delle falde, credo che l'impresa esecutrice dei lavori si debba attenere

esclusivamente ai termini del capitolato e del progetto, e, quindi, debba eseguire l'opera in virtù di quelli che sono i termini del progetto stesso. Se così non è stato, le responsabilità, evidentemente, sono da addebitare al consorzio CAVET e, nello stesso tempo — come diceva bene l'onorevole Vendola —, si dovrebbe individuare un soggetto al quale imputare la responsabilità e che risponda, in termini anche economici, per i ritardi dovuti alle difficoltà che, oggettivamente, si sono verificate.

Per quanto concerne la seconda questione, credo che la Commissione ambiente debba avere la possibilità di comprendere quanti subappalti esistono all'interno del mondo della TAV, un dato che al momento oggettivamente non conosciamo. Abbiamo anche la necessità di conoscere in modo chiaro gli interventi che potranno essere eseguiti su altre tratte. Infine, come ultima considerazione, chiederei ai presidenti della Commissione trasporti e della Commissione ambiente se sia possibile lo svolgimento di un'audizione congiunta — Ministero dell'ambiente e Ministero delle infrastrutture — per avere un quadro di assieme significativo al fine di evitare di rincorrere gli eventi, ma anzi di anticiparli in quanto questo nostro territorio — come giustamente diceva prima il signor ministro — è soggetto a rischio. Si tratta di problemi che poi potremmo ritrovare su altre tratte i cui lavori devono ancora iniziare.

PAOLO ROMANI, presidente della IX Commissione. Signor presidente, volevo intervenire qualche minuto fa perché mi sembrava che si sedimentasse il convincimento di una diversità forte di toni relativamente agli interventi dei due ministri Lunardi e Matteoli: al riguardo voglio aggiungere alcune valutazioni personali.

I lavori per l'alta velocità sono iniziati molti anni fa ed hanno attraversato diverse legislature — moltissimi governi e diverse maggioranze — quindi, la metodologia che è stata utilizzata non costituisce un problema politico, ma essenzialmente un problema di carattere tecnico: di que-

sto, a mio avviso, è giusto discutere. Non ho notato fra i due interventi una diversità di atteggiamento politico o di approccio rispetto al problema, ma ho assistito a due interventi che sono figli probabilmente della formazione personale e professionale dei due ministri. Dal mio punto di vista, pertanto, è stato molto interessante, ed immagino anche per i commissari, conoscere quale fosse la tecnologia utilizzata in questi difficili e complessi lavori.

Questa mattina il ministro Lunardi ci ha parlato di tre possibilità in ordine alla realizzazione degli scavi; si è trattato di un'analisi tecnica che ci è stata utile per capire quali fossero i problemi che poi si ponevano a valle. È stato altrettanto utile, ed assolutamente coniugato e sintonico con il ragionamento di questa mattina, l'intervento del ministro Matteoli il quale ci ha consentito di capire quali fossero le soluzioni che immediatamente, con tempestività, sono state proposte ed adottate.

Mi sembra importante aver avuto cognizione diretta di come i lavori vengono effettuati ed anche di apprendere, sulla base di dati forniti questa mattina dal ministro — si è fatto riferimento, in particolare, agli scarti (4.5 parti su un milione di olio minerale) — che esiste una tecnologia ammessa, accettata ed adottata con pieno convincimento nel corso degli anni. Adesso si tratta di far sì che tale tecnologia (di cui come ho detto esistono tre possibili alternative) vada, da un punto di vista ambientale, nella direzione auspicata dalla procura della Repubblica e che costituisce anche la strada indicata dallo stesso Ministero.

Concludo riaffermando un apprezzamento convinto ai due ministri. All'onorevole Di Gioia, che ha proposto lo svolgimento di un'audizione congiunta, faccio presente che esistono alcune complicazioni. È possibile, infatti, convocare le Commissioni congiunte per lo svolgimento di un'audizione di un singolo ministro, mentre è molto più complesso quando i ministri sono due, soprattutto poi quando si esaminano temi di questo genere. Comunque, ritengo che ciò, se possibile, risponda all'interesse di tutti; se poi dovesse

essere formalmente impossibile, procederemo sempre per segmenti temporali come abbiamo fatto fino ad oggi.

ERMETE REALACCI. Signor presidente, dal mio punto di vista, esiste una differenza di atteggiamento fra i due ministri. Il ministro Lunardi, infatti, ha parlato di complotto politico della magistratura. Se abbandonassimo questi toni ne sarei felice e ne guadagneremmo tutti.

PRESIDENTE. Il ministro Lunardi oggi ha svolto sull'argomento all'ordine del giorno un'esposizione tecnica molto chiara che, come il collega Romani prima ha ricordato, ha avuto la capacità di fare comprendere a noi che non siamo tecnici i vincoli ed i problemi che si devono affrontare nella fase di progettazione e in quella di realizzazione in tema di TAV. Pertanto, non mi pare vi sia stata da parte del ministro altro se non il contributo del tecnico ...

NICHI VENDOLA. Pessimo contributo !

PRESIDENTE. ...che descrive le problematiche che riguardano questo grande e importante, nonché complesso progetto. Il ministro Lunardi ha spiegato per quali ragioni sono stati bloccati i lavori e con quali logiche sono stati riavviati. Penso inoltre che, se vogliamo programmare per il futuro altre audizioni dei ministri, queste dovranno essere calendarizzate e non svolgersi congiuntamente, anche per ragioni regolamentari.

Do ora la parola al ministro Matteoli, che replicherà ai commissari intervenuti.

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. Signor presidente, mi sono accorto di essere stato, in ordine all'intervento operato dalla magistratura, probabilmente carente di notizie: tuttavia, cercherò adesso di essere più esauriente.

L'onorevole Realacci ha poc'anzi dichiarato che « le avvisaglie vi erano state anche nel passato »: è vero. L'ultima avvisaglia si è avuta nel marzo del 2000: vi

era stata una richiesta di sospensione dei lavori di scavo sul fronte Marzano (una frazione del comune di Borgo di San Lorenzo). Chi come me conosce quella zona sa che Borgo di San Lorenzo è un comune molto importante per la realizzazione del progetto sulla TAV; infatti, durante tutto il periodo in cui si è dibattuto se realizzare o meno l'alta velocità, in tale comune sono nate le maggiori proteste, con una polemica che è durata anni. Successivamente l'amministrazione comunale ha dato l'autorizzazione a realizzare l'alta velocità, così come la regione Toscana.

Ho grande rispetto per le istituzioni, ed intendo continuare ad averlo. Tuttavia, sarebbe facile per me — mi sono insediato al Ministero dell'ambiente l'11 giugno — dichiarare che non ho responsabilità su quanto è accaduto prima. Invece sento su di me le responsabilità di decisioni già prese dal Ministero, perché ritengo che le istituzioni abbiano una continuità, a prescindere da chi sia il ministro in carica. Ne consegue che mi trovo in presenza di decisioni già prese dai miei predecessori, decisioni che intendo in qualche modo difendere, anche se è chiaro che, essendo di cultura politica diversa ed avendo presentato un programma politico diverso, vi saranno dei cambiamenti.

Le avvisaglie c'erano state, perché non si è intervenuti? Ho qui con me una nota predisposta dalla direzione generale del VIA dalla quale risulta che il Ministero dell'ambiente ha deciso alcuni interventi sui quali poi si potrà esprimere un giudizio in ordine alla loro esaustività o meno.

Vorrei qui ricordare che nel 1996 è stato istituito presso il Ministero dell'ambiente l'osservatorio ambientale preposto al controllo, denominato: «Quadruplicamento ferroviario veloce Bologna-Firenze per la verifica del corretto adempimento degli obblighi presi dalle ferrovie....», eccetera.

L'osservatorio ambientale è lo strumento tecnico di cui il Ministero dell'am-

biente si deve avvalere per effettuare controlli: si tratta adesso di verificare se tale organismo ha lavorato bene o meno.

L'onorevole Pecoraro Scanio ha chiesto di sapere per quale motivo le prescrizioni non sono state date prima. Ritengo che la domanda non sia politica, ma solo tecnica. In questo momento posso rispondere all'onorevole Pecoraro Scanio che non dispongo di strumenti tecnici. Però, poiché trovo la domanda pertinente le farò avere una risposta dopo aver avuto il supporto tecnico. Se il ministro Lunardi fosse ora presente avrebbe potuto lui darle la risposta tecnica. Da parte mia posso darle — ripeto — solo una risposta politica, ma non tecnica.

ALFONSO PECORARO SCANIO. Mi fornisca allora una risposta tecnica « indipendente ».

ALTERO MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*. In ordine alle tecnologie utilizzate ho anch'io chiesto informazioni e mi è stato detto che questo tipo di gallerie devono essere realizzate con le tecnologie migliori oppure non possono essere costruite. In particolare, la tecnologia utilizzata consente di avanzare di 9,15 metri al giorno, mentre con altri tipi di tecnologie ci vorrebbero anni: questa è la risposta che mi è stata data. Se poi si sono verificati danni, questi sono dovuti ad altre motivazioni.

La coalizione politica al Governo si presenta con un programma di realizzazioni infrastrutturali perché è convinta che il nostro paese, da questo punto di vista, sia vecchio e non competitivo. Potrà anche capitare — più di una volta — che in tema ambientale il ministro delle infrastrutture ed il ministro dell'ambiente la pensino in maniera diversa, ma ciò dovrebbe costituire per la VIII Commissione una garanzia. Il mio compito, infatti, è quello di salvaguardare l'ambiente e quindi di controllare che le infrastrutture si realizzino con il minor danno ambientale, così come il ministro delle infrastrutture fa il suo dovere traducendo in termini operativi il programma della coalizione politica che l'ha fatto vincere.

Per quanto riguarda la questione dell'alta velocità, ribadisco che le posizioni politiche mie e dell'onorevole Vendola sono distanti « mille miglia »; ma siccome sediamo in Parlamento da molti anni e ci conosciamo, ogni volta interviene lo ascolto molto volentieri. Sull'alta velocità, per esempio, le nostre posizioni sono diametralmente diverse: io sono sempre stato a favore, mentre l'onorevole Vendola è stato contrario — come ha ricordato sin dall'inizio.

Come ho già avuto modo di dire, conosco il ruolo da oppositore che svolge ora l'onorevole Vendola; lo conosco perché nei quarant'anni della mia lunga vita politica ho assunto per sette mesi l'incarico di maggioranza e nei restanti 39 anni e spiccioli quello di opposizione.

Alcuni colleghi — tra i quali l'onorevole Illy — hanno sottolineato le motivazioni che stanno dietro la scelta del progetto sull'alta velocità, e sempre su questo aspetto aggiungo che non si può essere ambientalisti e battersi per trasferire il trasporto delle merci dalle strade alle ferrovie e poi essere contrari all'alta velocità. A mio avviso, l'alta velocità deve servire a realizzare collegamenti veloci tra Milano e Roma, senza dimenticare il meridione, altrimenti quel progetto non avrebbe senso. Non si può realizzare un collegamento veloce che tra Bologna e Firenze impiega 35 minuti e poi lasciare così com'è la tratta Trapani-Palermo dove per percorrere 90 chilometri sono necessarie tre ore e mezzo.

Già allora la mia opinione su questo argomento, e non è cambiata, è che sono necessarie le linee ad alta velocità per il trasporto passeggeri in modo da liberare le altre linee ferroviarie in favore del trasporto merci e consentire una diminuzione del trasporto su gomma che in Italia è in percentuali troppo alte rispetto alla media degli altri paesi europei: in ogni caso si deve compiere una scelta.

Capisco che quando si è all'opposizione si può dire no a tutto, ma quando si è maggioranza a qualcosa si deve pure dire di sì, altrimenti è meglio essere mandati a casa. In ogni caso ero personalmente fa-

vorevole al progetto sull'alta velocità allora quando mi trovavo all'opposizione, e continuo ad esserlo.

Si è parlato di un rilevante danno ambientale — entriamo in un altro campo — nel quale è intervenuta la magistratura con il sequestro dei cantieri, ma deve essere chiaro che, con il successivo dissequestro, i procedimenti non sono stati assolutamente interrotti. In qualità di ministro — ma nemmeno in altre vesti — in questi giorni non ho mai voluto parlare con il magistrato, e me ne guardo bene dal farlo! Non è compito mio parlare con i magistrati, se lo facessi causerei un danno e, oltretutto, stiamo parlando di un'istituzione che deve fare il suo dovere che è diverso da quello proprio di un Ministero; per di più, con la mia cultura garantista, un intervento di questo genere verso il magistrato non lo potrei mai compiere né per l'alta velocità, né per altre questioni.

In risposta a quanto detto dall'onorevole Barbieri, vorrei dire che non si cancella quanto è accaduto; forse è stata una mia mancanza non averlo specificato nel primo intervento, ma ricordo che il dissequestro non è *tout court*, nel senso che non è bastato semplicemente pagare la cauzione di un miliardo per far ripartire i lavori. Va ricordato, infatti, che il provvedimento prevedeva il dissequestro dei cantieri ad eccezione di tutti quei siti ove sono state realizzate discariche di fanghi non autorizzate; ove il conferimento dei materiali che si assumono non autorizzati è cessato in quanto già completamente riempiti, oltre ai siti ove vi è coincidenza tra soggetto proprietario ed autore del fatto e ai veicoli per i quali è prevista la confisca obbligatoria (quindi vi sono dei veicoli che restano sequestrati). È inoltre disposta la revoca del sequestro preventivo del cantiere Marzano — il più importante dal punto visto giuridico — con restituzione dello stesso al consorzio CAVET, quale soggetto appaltatore, e come tale nella giuridica disponibilità di tali siti; è stato disposto inoltre che il consorzio CAVET individui quali siano gli accorgimenti tecnici e le metodologie che intende adottare. Quindi non si è stabilito che

domani ripartano i lavori, bensì che la concreta individuazione dei mezzi sopra indicati sia oggetto di un protocollo procedurale scritto e redatto dal consorzio CAVET da depositarsi, a cura di quest'ultimo, presso la procura entro il termine di due mesi.

A proposito delle prescrizioni di cui parlavo prima, il consorzio CAVET deve sottoscriverle attraverso questo protocollo procedurale, e per farlo ha due mesi di tempo. Credo che tutto ciò costituisca un'ulteriore garanzia della possibilità che, anche se i cantieri sono già stati dissequestrati, i lavori riprendano solamente soltanto dopo un attento esame.

Rispondendo all'onorevole Ghiglia, mi sento di poter affermare che non siamo all'anno zero. Sono stato ministro nel 1994 per pochi mesi, dopo sette anni ritorno al Ministero e debbo dire che nel paese è cresciuta la coscienza ambientale che vede protagonista anche il mondo industriale e imprenditoriale; infatti, nei bilanci delle imprese oggi è stanziata una cifra per la salvaguardia dell'ambiente. Maggiori difficoltà si incontrano, invece, per la salvaguardia del territorio, perché qui la frantumazione tipica dei comuni italiani fa sì che ancora oggi si realizzi un piano regolatore differente per comuni limitrofi. Un esempio è rappresentato dalla situazione dei comuni di Cosenza e Rende, in Calabria; essi sono praticamente un'unica città e mi chiedo come sia possibile avere piani regolatori diversi, senza che vi sia un comparto che coordini un piano regolatore complessivo dei due comuni i quali, tra l'altro, si equivalgono anche per il numero di abitanti.

Questo aspetto rappresenta ancora un problema da risolvere, mentre ribadisco che la situazione sembra migliore sotto l'aspetto della salvaguardia ambientale; ho trovato infatti un mondo imprenditoriale completamente cambiato da questo punto di vista. Certo, non bisogna abbassare la guardia e ritenere che il Ministero dell'ambiente abbia esaurito il suo compito, perché è cresciuta la coscienza ambientale, ma il ministero deve trarre le conclusioni di un lavoro che ha portato, dopo anni, ad

una consapevolezza ambientale di questa natura: bisogna quindi continuare su questa strada.

L'onorevole Iannuzzi ha asserito nel suo intervento che la questione evidenzia una situazione « patologica ». Il termine mi sembra un po' forte, mentre concordo perfettamente quando afferma che si deve prevenire. Nei prossimi giorni, quando affronteremo il cosiddetto « pacchetto Tremonti », troverete inseriti alcuni articoli che riguardano l'ambiente ed avremo quindi modo in Commissione di approfondire e confrontarci su questo aspetto.

Per quanto riguarda, invece, l'aspetto della valutazione dell'impatto ambientale vi è una modifica che ritengo significativa: non si può approntare tale valutazione solamente una volta finito il progetto esecutivo; ritengo che essa debba iniziare nel momento in cui si decide la realizzazione di un'opera e quindi i tecnici che si occupano della valutazione di impatto debbono seguire le varie fasi, collaborando, prescrivendo e suggerendo, in modo che quando si giunga alla realizzazione del progetto esecutivo vi sia già tale valutazione e l'opera possa subito partire.

PRESIDENTE. Quindi i tecnici devono collaborare con i progettisti.

ALTERO MATTEOLI, Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio. Tutto ciò dovrebbe servire — spero siate d'accordo — a prevenire eventuali danni, perché questo è il vero obiettivo; infatti, nel caso specifico, se in quella zona sono stati causati danni ambientali, noi possiamo stanziare tutti le cifre che vogliamo, ma un effettivo ripristino non lo otterremo mai.

L'onorevole Dussin afferma che abbiamo bisogno di infrastrutture: questo Governo vuole realizzarle, ma resta fermo il mio compito istituzionale di far sì che si realizzino nel pieno rispetto della salvaguardia ambientale.

A proposito delle affermazioni dell'onorevole Di Gioia sull'individuazione delle responsabilità, vale quello che ho detto prima, e cioè che non è un mio compito, ma della magistratura; restiamo quindi in attesa di quanto essa deciderà.

Per quanto mi compete rimango a disposizione per eventuali ed ulteriori audizioni o con altre modalità in cui possa essere utile: ho il massimo rispetto per il Parlamento e lo considero la sede dove è utile confrontarci.

Per riprendere quanto detto dall'onorevole Romani, che rimarcava le differenze tra i due ministri oggi auditi, preciso che sono solo un politico, avendo nella vita scelto questo impegno e ringrazio gli elettori che me lo hanno consentito. Come ho ricordato, ed in questo ha ragione l'onorevole Romani, io ed il ministro Lunardi abbiamo atteggiamenti diversi, perché veniamo da culture diverse e, oltretutto, rivestiamo ruoli istituzionali diversi.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor ministro, per la sua partecipazione e le auguro il miglior successo nella sua opera al ministero dell'ambiente. Nel ringraziare anche i colleghi intervenuti, dichiaro conclusa l'audizione odierna.

La seduta termina alle 18.15.

*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

