

**La seduta comincia alle 15,45.**

**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).*

**Seguito dell'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, il seguito dell'audizione del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Pietro Lunardi, sulle problematiche relative all'impatto ambientale delle infrastrutture dell'alta velocità.

Ricordo che nella seduta di giovedì 5 luglio il ministro ha svolto la sua relazione ed è cominciata la discussione. Proseguiamo con gli interventi dei colleghi.

GIORGIO PANATTONI. Sulla situazione descritta dal ministro nella riunione di giovedì 5 luglio è necessario avere tutte le informazioni per valutare l'accaduto e, in particolare, provvedere affinché certe cose non avvengano più. Ho appreso dall'intervento del ministro che esiste la possibilità di sostituire il sistema di iniezione della parte che deve sostenere la galleria con prefabbricati che non usano l'olio

disarmante. Perché questo sistema non viene diffuso e reso obbligatorio? Mi sembra che possa risolvere molti problemi ambientali e garantire i lavori in sicurezza, ovviando almeno ad una delle cause di danneggiamento dell'ambiente.

Uscendo momentaneamente dal tema ma rimanendo nell'ambito delle sue competenze, desidero sottolineare alcune priorità riguardanti l'uso delle risorse del suo dicastero. Apprezzo gli impieghi per il miglioramento delle infrastrutture esistenti, il Piano generale dei trasporti lo prevede ed è un obiettivo prioritario, se si vuole rimanere al passo con gli altri paesi europei, accelerando i lavori e dedicandovi una grande quantità di risorse. Ma sottolineo alcune criticità: i danni provocati dall'alluvione del 2000 oggi non hanno coperture finanziarie; non vorrei che si verificasse una contraddizione difficile da spiegare ai cittadini. Non è possibile destinare finanziamenti solo alla costruzione di infrastrutture ferroviarie adeguate ai livelli europei, senza tuttavia risolvere la sicurezza di territori che sono particolarmente a rischio. Più specificatamente, parlo della situazione piemontese che conosco particolarmente bene. Lì sarebbe utile, ad esempio, mettere in sicurezza la bretella Santhià-Ivrea, salvaguardando così una vasta fascia di territorio e tranquillizzando molti cittadini che hanno vissuto la tragica alluvione del 2000.

Nella scorsa legislatura, con il cosiddetto decreto Soverato, era stata introdotta una norma, che rimborsava a persone ed imprese il 100 per cento dei danni subiti nelle due alluvioni del 1994 e del 2000. Naturalmente, sono venute proteste da tutte le altre parti d'Italia che erano state colpite anche loro da due alluvioni,

come la Toscana, la Liguria ed alcune zone del Piemonte. Il Governo si era impegnato, nello scorcio della legislatura, ad estendere a tutti i cittadini « bialluvionati » questo beneficio; sarebbe, quindi, opportuno riesaminare la questione, risolvendola secondo un criterio di equanimità e giustizia, lasciando da parte le divisioni politiche tra destra e sinistra.

**PRESIDENTE.** In attesa che sopraggiungano i colleghi della VIII Commissione, che hanno appena concluso una precedente seduta, il ministro può rispondere all'onorevole Panattoni.

**PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Sul primo quesito, riguardante il problema delle iniezioni dei prefabbricati, osservo che, come già accennato nella precedente seduta, una delle cause principali della chiusura dei cantieri è stata la presenza all'interno delle gallerie di olio disarmante, che poi si mescola all'acqua e al materiale di risulta, producendo i danni accertati. Il problema sorge quando si realizzano i rivestimenti delle gallerie attraverso getti di calcestruzzo all'interno di casseforme metalliche: si è obbligati all'uso di oli disarmanti per evitare che il getto si incolli alla casseforme. Utilizzando i prefabbricati, si scongiura l'uso degli oli disarmanti, in quanto il prefabbricato non ne ha bisogno. Purtroppo, il prefabbricato prevede l'utilizzazione di macchine perforatrici, le cosiddette talpe, che sulla Bologna-Firenze sono state impiegate solamente nella galleria di servizio di Vaglia, lunga 9 chilometri e con un diametro di 6 metri e mezzo. Dovendosi affrontare misure maggiori, esistono macchine che fresano da 13 a 50 metri di diametro, ma non sono adattabili a tutti i terreni. Il loro costo unitario è di circa 80 miliardi e, purtroppo, è accaduto che siano state acquistate ma in certe gallerie, con terreni inadatti, non sia stato possibile impiegarle. I prefabbricati prevedono l'uso di questo tipo di macchine se esiste uniformità nella composizione del terreno e se le macchine sono ammortizzate sulla lunghezza, altri-

menti è preferibile il sistema tradizionale, che prevede lo scavo con macchine di tipo non integrale.

Per quanto riguarda il secondo quesito, il programma del ministero per le emergenze alluvionali prevede un elenco delle zone colpite che interferiscono con le infrastrutture viarie e che, nel caso di ulteriore emergenza alluvionale, non verrebbero così più intaccate. In particolare, la bretella di Santhià-Ivrea è un punto nevralgico che è stato inserito all'interno del nostro programma di protezione. Gli altri danni provocati dall'alluvione vanno affrontati nell'ambito della difesa del suolo, di competenza del Ministero dell'ambiente, e con il ministro Matteoli collaboriamo per una soluzione comune dei problemi.

A proposito del cosiddetto decreto Soverato, che riconosce il 100 per cento dei danni alle persone che hanno subito due alluvioni, quella del 1994 e quella del 2000, provvederemo a riconoscere lo stesso trattamento anche al resto d'Italia. Non esiste infatti alcun motivo che discrimini una regione da un'altra.

**ERMETE REALACCI.** Signor ministro, sono passati diversi giorni da quando è esplosa la vicenda dell'alta velocità e, nel frattempo, alcune questioni si sono in parte chiarite. Mi auguro che avremo occasione di confrontarci sulla politica generale del suo ministero.

**PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Volentieri.

**ERMETE REALACCI.** In proposito, le segnalo che l'VIII Commissione ha avviato un'indagine conoscitiva sulle politiche finalizzate a rispettare gli impegni presi, dall'Europa e dall'Italia, a seguito degli accordi di Kyoto. Ciò riguarda fortemente le politiche dei trasporti e ci auguriamo che il suo ministero sappia valutare anche gli effetti delle nuove infrastrutture dal punto di vista della riduzione o dell'aumento dell'emissione di CO<sub>2</sub>: tale tema è un elemento trasversale delle diverse politiche.

Per quanto riguarda le vicende dell'alta velocità, la settimana scorsa abbiamo ascoltato in Commissione il ministro dell'ambiente Matteoli, che ci ha spiegato le ragioni per cui la magistratura, in accordo con il Ministero dell'ambiente, ha permesso il riavvio dei lavori. Vi è stato — lo abbiamo detto anche nella precedente seduta — un giudizio molto differente tra lei e il ministro Matteoli sull'azione del magistrato in questa vicenda. Vorrei, in particolare, sapere se lei condivide le prescrizioni che il Ministero dell'ambiente ha fornito per la riapertura dei lavori e se, e in che misura, ritiene che siano stati sottovalutati alcuni passaggi che potevano consentire di prevenire, in qualche maniera, gli inconvenienti che si sono verificati. Le faccio due esempi pratici: un'indagine dell'università di Bologna del 1995 già sottolineava la delicatezza di operare in quell'area. Ciò è inevitabile: si tratta di un'area che ha determinate caratteristiche e, in ogni caso, è certamente meglio costruire gallerie piuttosto che viadotti (da questo punto di vista, quindi, le soluzioni progettuali non potevano essere molto diverse). Proprio in riferimento a quelle zone vi erano state, precedentemente, delle segnalazioni da parte dell'ARPAT della Toscana riguardo a dei problemi relativi ad alcune delle sorgenti che sono state poi intercettate durante la costruzione delle gallerie. Al di là delle questioni che sono già state poste a più riprese e di quelle che troveremo anche in futuro in altre vicende, il problema tecnico che le volevo proporre in merito a ciò, essendo lei un prestigioso progettista, ovunque in Italia si scavi un buco...

ILARIO FLORESTA. A meno che non sia il buco dello Stato!

ERMETE REALACCI. Riguardo al buco dello Stato, altri sono i soggetti coinvolti. Non parlerei comunque dei buchi, poiché vi sono anche i bilanci delle società.

GIORGIO PANATTONI. Se facesse il consulente al ministro Tremonti non ci sarebbe il buco!

ERMETE REALACCI. Questo è un problema serio, in quanto ci troveremo a discutere di molte opere in cui lei è stato coinvolto per le sue capacità professionali e rispetto alle quali adesso è chiamato a svolgere un altro ruolo. Signor ministro, aggiungo che, da tale punto di vista, non trovo tranquillizzante che si sia riparlato di Misiti come presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in quanto Misiti è altra persona sicuramente di qualità, che, però, a sua volta, ha una commistione di ruoli molto grande: in quello stesso tratto dell'alta velocità tra Firenze e Bologna era stato uno dei collaudatori indicati, con parcelle miliardarie, quando ancora era presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici e ciò, a mio avviso, ha costituito un atteggiamento non delicato.

Vorrei chiederle, signor ministro, se ritiene che in quella vicenda, al di là della sottovalutazione o meno di questi allarmi, un aumento delle spese preventive di prospezione avrebbe potuto consentire di individuare gli inconvenienti che poi si sono verificati, se non ci sia stata, quindi, una sottovalutazione delle misure che potevano essere idonee ad evitare tali problemi.

ANDREA RONCHI. Signor presidente, vorrei ringraziare il ministro per la sua esposizione, che nella seduta precedente è stata definita tecnica, ma che credo sia stata il frutto di una scelta politica: quella di rappresentare all'intera Commissione le linee direttive e il percorso realizzato dal punto vista tecnico; per me, che in questa materia sono un neofita, è stato molto istruttivo ascoltare la relazione del ministro. Voglio altresì ringraziare, a nome del gruppo di Alleanza nazionale, il presidente Armani e il presidente Romani per il lavoro svolto e, soprattutto, per l'importanza che stanno dando alle nostre Commissioni. Spero che il lavoro che dobbiamo realizzare nei prossimi anni sia *bipartisan* e proficuo, nonostante il clima politico che, spesso e giustamente, è vivace e di contrapposizione, perché su alcuni temi — come abbiamo avuto modo di dire con colleghi e amici dell'opposizione — è

necessario che vi sia quanto meno un accordo di fondo. Certamente l'argomento delle opere pubbliche e quello dell'alta velocità, signor ministro, riguardano tutti e non soltanto una parte. È un bene per il paese che certe infrastrutture possano avere, alla fine, il proprio compimento.

In seguito porrò all'attenzione delle Commissioni il desiderio (non vorrei che fosse un sogno) che l'alta velocità non si fermi a Napoli, ma investa, finalmente, un raccordo complessivo del sud. Si parla tanto dell'arretratezza del meridione ed è sufficiente andare in certe regioni o province per vedere che forse lì il tempo si è fermato. Sarebbe bello per l'intero Parlamento, al di là della distinzione tra maggioranza e opposizione, se si potesse dare il via a qualcosa di significativo da lasciare, al termine di questa legislatura, a coloro che verranno dopo di noi. Non ho la competenza necessaria per entrare nel merito di certe sue affermazioni tecniche, signor ministro, chiedo, però, a nome di Alleanza nazionale, che le Commissioni siano parte attiva nel processo di controllo e di monitoraggio, anche perchè proprio lei al Senato, nei giorni scorsi, ha parlato della necessità di espletare un controllo.

Lancio una proposta: perchè le Commissioni non vanno *in loco* per verificare cosa stia accadendo in realtà? Ci piacerebbe molto poter analizzare, verificare e farci spiegare *de visu, in loco*, cosa stia succedendo. Signor ministro, ho letto le sue affermazioni sull'importanza che questa esperienza sia controllata e monitorata anche da parte di altri paesi e di altre strutture internazionali. Credo alla sua parola, ma sarebbe molto bello se potessimo svolgere anche noi una funzione di controllo: noi non vogliamo credere alle malelingue, ma pensiamo che la IX Commissione debba poter svolgere un controllo non soltanto attraverso gli atti, ma *de visu* e lei potrebbe essere il miglior Cicerone. Invito i presidenti Romani e Armani a sostenere questa mia proposta.

Un'altra questione riguarda le cosiddette commissioni di controllo: sarebbe molto interessante convocarle per un'audizione. Ricordo quello che lei ha detto,

signor ministro, nella precedente seduta e ritengo molto importante sapere come quelle commissioni abbiano operato. Se è vero che qualche problema idrogeologico esiste, è possibile che in Italia le colpe non abbiano mai padri? Se è vero che, riconosciuti i meriti dell'alta velocità, qualche problema esiste, è probabile che chi doveva controllare non lo abbia fatto e allora chiedo ufficialmente di convocare, quando i presidenti lo riterranno opportuno, le commissioni di controllo perchè spieghino esattamente quali criteri abbiano seguito, in modo tale che, con assoluta trasparenza, sia possibile iniziare un dibattito non soltanto sul problema dell'alta velocità nella tratta in questione, ma anche sugli sviluppi futuri di questo tipo di grandi opere e infrastrutture. Non vorrei, presidente, che la mia richiesta sia intesa in senso ispettivo, poichè tende, invece, alla collaborazione, all'informazione e alla crescita di tutti noi.

Signor ministro, la ringrazio per la sua relazione e per essere tornato una seconda volta.

**PRESIDENTE.** Gli interventi dovrebbero essere così conclusi, ma alcuni colleghi, giunti in corso di discussione, hanno chiesto di intervenire. Do loro la parola per un minuto ciascuno, pregandoli per il futuro di essere più puntuali.

**BASILIO GERMANÀ.** Signor presidente, chiedo scusa per il ritardo. Vorrei ricordare alle Commissioni e al ministro — che certamente ne sarà a conoscenza — che nella precedente legislatura al Senato è stata svolta un'audizione dell'AGI, l'Associazione grandi imprese, cioè i vecchi *general contractor* che si sono occupati delle quattro tratte (una delle quali è andata avanti grazie alla conferenza dei servizi, mentre le altre tre sono rimaste indietro). A suo tempo, il Governo ha sottoposto all'Assemblea, che lo ha approvato, un delicatissimo provvedimento che prevede un rimborso spese non quantificabile: coloro i quali hanno lavorato per dieci anni (non sappiamo quali lavori abbiano fatto) saranno rimborsati ma non

sappiamo come, quando e perché. Credo, quindi, che sia importante ascoltare l'AGI, che ci potrebbe fornire alcuni suggerimenti, ma anche capire come operino gli altri paesi, nei quali i progetti esecutivi sono certamente molto più precisi dei nostri. La nostra Commissione ha compiuto visite in Francia e in Germania ed ha avuto modo di vedere che le varianti non superano mai il 3 per cento, anche se è chiaro che si tratta di territori di altra natura. Non aggiungo altro per non sottrarre tempo ai colleghi e ringrazio il presidente per il minuto accordatomi.

OSVALDO NAPOLI. Vorrei avere dal ministro notizie precise in relazione alla situazione dell'alta velocità, o alta capacità, per quanto riguarda la tratta Parigi-Lione-Torino-Milano, che per il susseguirsi di notizie è diventata una telenovela. Avanzo tale richiesta anche perché esiste un protocollo di intesa firmato a Torino.

In secondo luogo, poiché nella seduta precedente il ministro ha parlato della Milano-Torino, affermando che a Novara si è prodotta una situazione di stallo per tanti motivi, senza però fare riferimento al raccordo Novara-Malpensa, vorrei sapere qualcosa di più anche su tale argomento.

LUIGI MURATORI. Innanzitutto mi associo, a nome di Forza Italia, al ringraziamento rivolto dal rappresentante di Alleanza nazionale al ministro per l'attenzione mostrata verso la nostra Commissione, in quanto è già la seconda volta che affronta con noi questi temi.

Vorrei, poi, porre al ministro una domanda: continuo a sentire parlare di alta velocità, ma stiamo veramente andando avanti su un progetto di alta velocità quale era quello iniziale? A seguito dei numerosissimi rinvii e contestazioni su un progetto paese varato nel 1992, oggi, nella migliore delle ipotesi, possiamo parlare di convoglio veloce, non più alta velocità. Anche in confronto al resto dell'Europa sicuramente saremo sempre leggermente indietro rispetto allo sviluppo del settore. Ricordiamo quale fosse l'obiettivo iniziale del progetto del 1992, presentato come un

sistema nuovo per il nostro paese, con l'idea del *general contractor*, con l'idea della partecipazione al finanziamento dei privati in aggiunta al soltanto parziale finanziamento pubblico (al 40 per cento). Sappiamo che per alcune tratte erano stati utilizzati i cosiddetti contratti « chiavi in mano », con clausole che vietavano la revisione dei prezzi. Ebbene, nonostante questi contratti con il prezzo bloccato, siamo a conoscenza di alcune realtà in cui i prezzi sono più che quintuplicati rispetto a quelli iniziali. Sappiamo anche di alcuni contratti che sono stati vinti attraverso gare internazionali, con ribasso del 25-28 per cento, e poi sono stati tolti alle società che li avevano vinti e riassegnati, negli ultimi anni, mediante trattativa privata con incrementi di prezzi, anche del 40 per cento, rispetto a quelli stabiliti inizialmente.

Pertanto, rivolgo al ministro l'invito affinché questi cinque anni di legislatura offrano un segnale diverso, al fine di impostare e sviluppare la *mission* di questo Governo in particolare con riferimento alle infrastrutture del nostro paese, in modo tale che ci si possa rapidamente adeguare alla competizione globale con il resto dell'Europa.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i colleghi che sono intervenuti, ricordo che erano intervenuti nella seduta precedente anche gli onorevoli Nesi, Pepe e Vigni.

Do ora la parola al ministro Lunardi perché possa rispondere ai quesiti rivoltigli.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Inizio da quanto detto dall'onorevole Realacci relativamente ai diversi punti di vista del ministro Matteoli e mio sull'atteggiamento nei confronti dell'azione della magistratura.

Vorrei premettere che il progetto dell'alta velocità è stato studiato dal 1991 al 1996 e nel 1996 sono cominciati i lavori; successivamente, al termine del progetto, è partita l'attività di monitoraggio, nonché di assistenza tecnica e di controllo sul can-

tiere. Il controllo è stato affidato, sotto il profilo dell'impatto sul territorio, all'osservatorio ambientale, mentre con riferimento agli aspetti tecnici e progettuali è stato affidato alla Italferr, che svolge un'attività di alta sorveglianza. Pertanto, il progetto è stato, ed è, seguito nella sua evoluzione, costantemente, da una pluralità di soggetti che appartengono a questi due organismi. Facendo il confronto con altri cantieri del passato, mi è capitato spesso di vedere, nei cantieri all'interno delle gallerie, più persone addette al controllo che non minatori. Ad ogni modo, ogni volta che si svolge un'attività che produce un impatto sul territorio, sulle falde acquifere e così via, è importante che l'attività di controllo sia svolta da una pluralità di soggetti.

Di fronte a tale situazione, ritengo che l'azione della magistratura non avrebbe avuto motivo di esistere qualora i controlli fossero stati svolti fino in fondo, anche se non so - in quanto nessuno ha svolto indagini in questo senso - fino a che punto l'attività di controllo sia stata manchevole. In proposito, la mia posizione rispetto a quella del ministro Matteoli è quella di dire che, in situazioni come queste, prima di fermare, per così dire, « un treno in moto » occorrerebbe riflettere attentamente. Se i sistemi di controllo e di monitoraggio esistono e funzionano, allora non vi è motivo di fermarlo. Ciò va tenuto presente anche per eventuali situazioni future, proprio in quanto possono crearsi dei danni che poi sono difficili da recuperare.

Con riferimento all'impatto sulle sorgenti, vorrei far presente che durante la fase di studio del progetto sono stati effettuati dei sondaggi lungo il tracciato, anche se non tantissimi: due per ciascun chilometro. In queste situazioni, i sondaggi si effettuano per individuare la presenza di falde acquifere, per calcolare la pressione idrostatica che potrebbe esserci sulle gallerie, al fine di effettuare i giusti rivestimenti e così via. Ma l'effettuazione dei sondaggi non evita, comunque, il rischio che si incontri la falda acquifera nel momento in cui si procede allo scavo della

galleria. Qualora ciò accada, occorre scegliere la soluzione meno traumatica, in tutti i sensi, ivi compresa quella che impedirebbe eventualmente di eseguire le gallerie, cioè quella del drenaggio temporaneo con il ripristino successivo della falda e l'impermeabilizzazione della galleria. Pertanto, il più delle volte accade che, anche facendo molte prospezioni - anche di più di quelle che sono state fatte in questa occasione -, non sempre si riesca ad evitare il problema delle falde. Ad ogni modo, quando si effettuano queste opere è necessario che un bilancio idrogeologico generale, al fine di studiare l'impatto della galleria sul territorio, duri almeno quattro o cinque anni, così come è accaduto ad esempio in occasione della realizzazione del Gran Sasso o di altri importanti trafori. Recentemente, si è verificato in Val di Susa un grave problema riguardante le acque, proprio perché nell'ambito della procedura dell'appalto-concorso non erano stati effettuati sufficienti studi. Pertanto, tutto ciò rappresenta un monito anche per il futuro, nel senso che quando si affrontano queste grandi opere occorre investire almeno il 2 per cento del valore dell'opera sulle prospezioni. Penso, ad esempio, a quanto accaduto recentemente sulla variante di valico, dove è stato trovato il gas che ha bloccato quattro frese già in esercizio, arrestando così un lavoro molto importante. Probabilmente, se fossero state effettuate più prospezioni non si sarebbe verificato quello che è accaduto. Quindi, è necessario imporre in futuro a chi di dovere, sia esso il *general contractor* o l'amministrazione, l'effettuazione di prospezioni e di studi seri nella parte iniziale. Ciò comporta, infatti, grossissimi risparmi, successivamente, in fase di progettazione e di realizzazione del progetto.

ERMETE REALACCI. Per quanto riguarda Misiti?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ritengo che sia una persona molto valida, che ha lasciato il Consiglio superiore in un momento particolare. Ora, è presidente della com-

missione collaudo della tratta Bologna-Firenze. Qualora dovesse mostrare in futuro, all'interno della commissione collaudo, un atteggiamento simile a quello avuto nel Consiglio superiore, la conseguenza sarà o di rinuncia alla commissione collaudo o....

ERMETE REALACCI. Era già presidente della commissione collaudo quando era presidente del Consiglio superiore?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, lo era. ... (*Commenti del deputato Realacci*). Sono fatti che non sono dipesi da noi ma che sono successi.

Con riferimento al quesito posto dall'onorevole Ronchi, posso dire che uno degli impegni del programma di Governo è quello di estendere il progetto dell'alta velocità anche al sud del paese. Abbiamo chiesto alla TAV di studiare la linea Napoli-Reggio Calabria. In seguito, una volta realizzato il ponte di Messina, si intende procedere anche alla realizzazione della Messina-Palermo e della Messina-Catania.

ANDREA RONCHI. Considerando i tempi biblici dell'Italia, nel frattempo, dato che vi sono zone della Sicilia con problemi stradali e di elettrificazione molto gravi, credo che sarebbe interessante se si potessero studiare dei provvedimenti tampone.

GIUSEPPE GIANNI. Lo stesso programma previsto per il resto d'Italia si deve fare anche per la Sicilia, non « aspettando Godot » e nemmeno il ponte!

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Adottare provvedimenti tampone in regioni come la Sicilia è del tutto impossibile, in quanto da un punto di vista idrogeologico si tratta di una regione delicatissima, forse anche più dell'Appennino tosco-emiliano. Pertanto, a mio parere, nella regione Sicilia occorre intervenire in modo incisivo, con l'effettuazione delle tratte Palermo-Messina e Messina-Catania.

GIUSEPPE GIANNI. E Siracusa, dove c'è il polo più grande d'Europa...?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. E anche Siracusa. Ricordo che nel programma del Governo vi è la previsione di 54 mila miliardi da dedicare al sud del paese. Sono sicuramente previste la realizzazione della tratta Napoli-Reggio Calabria, del ponte di Messina, e delle due tratte Palermo-Messina e Messina-Catania.

Per quanto riguarda le commissioni di controllo che si trovano sul posto, vi sono, come dicevo, l'osservatorio ambientale e la Italferr: questi due organismi sono addetti alle attività di controllo e monitoraggio costante di tutto quanto accade nel cantiere. L'intervento della magistratura è stato prodotto, evidentemente, dal fatto che è sfuggito qualcosa al controllo di questi organismi. Ciò significa che occorre rinforzare l'attività di controllo e chiedere a questi due organismi cosa sia realmente accaduto.

Apprezzo molto la vostra richiesta di voler controllare direttamente sul posto ciò che è accaduto. Credo, pertanto, che le Ferrovie dello Stato, opportunamente informate dal ministero, metteranno a disposizione dei parlamentari...

ANDREA RONCHI. Mi auguro che il presidente Armani e il presidente Romani possano aggiornarci quanto prima su questa nostra richiesta.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se volete, posso anche accompagnarvi.

ANDREA RONCHI. Lei deve essere il nostro Cicerone!

PRESIDENTE. Invito i colleghi a limitare le interruzioni per non rendere troppo difficile la resocontazione della seduta.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Attendo, allora, da parte dei presidenti delle due Commis-

sioni indicazioni in merito e successivamente, attraverso le Ferrovie dello Stato, organizzeremo questo sopralluogo.

Onorevole Germanà, non ho compreso bene la sua domanda; mi pare che ci fossero stati contatti con l'AGI.

**BASILIO GERMANÀ.** Una delle ultime leggi che abbiamo approvato riguardava la rescissione di un rapporto che esisteva con un *general contractor* per tre tratte. Non sappiamo come lo Stato potrà risarcire questo danno, in deroga anche alla norma vigente. È una cosa abbastanza strana quella che è stata approvata, ma lei se la ritroverà dinanzi e dovrà risolverla.

**PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** So che è stato rescisso il contratto con l'IRICAV per la Verona-Mestre e con il *general contractor* della Genova-Milano. Ma su chi pagherà le rescissioni non le so rispondere, in quanto sono problemi di carattere contrattuale, che verranno discussi e decisi nelle sedi opportune.

Riguardo ai chiarimenti per la Torino-Lione richiesti dall'onorevole Napoli, posso dire di aver incontrato due settimane fa, a Lussemburgo, il ministro dei trasporti francese Jean Claude Gayssot, il quale, a seguito di certe incomprensioni con le ferrovie italiane, aveva bloccato i lavori del Monte Bianco, appunto in attesa di avere una risposta sulla Torino-Lione. Ho convocato il presidente Cimoli per avere spiegazioni e gli ho chiesto di definire al più presto il tracciato italiano della Torino-Lione, ad oggi non ancora completato. Il tracciato italiano della galleria di valico, lunga 52 chilometri, che va da Saint Jean de Maurienne a Susa, era ancora indeciso da Susa a Torino per problemi locali: comunque, è un presupposto importante per continuare le prossime conferenze intergovernative, fissate dal 23 al 28 luglio, procedere con speditezza alla definizione del progetto futuro.

Questa mattina ho incontrato il presidente della commissione intergovernativa, Pininfarina ed abbiamo definito insieme gli argomenti da trattare: in particolare,

per la Torino-Lione nascerà una nuova società tra le ferrovie francesi e quelle italiane, che sarà responsabile del progetto e della costruzione della futura galleria e della futura linea. Ho raccomandato che il tempo destinato alla definizione del progetto, previsto in sei anni, venga ridotto a tre anni; conoscendo infatti i problemi, ritengo che non sia il caso di perdere sei anni per la stesura del progetto. Grazie a questa accelerazione, alla fine del mese mi incontrerò con il ministro Gayssot, che mi indicherà la data di apertura del traforo del Monte Bianco, che presumo sia entro il 15 novembre.

**GIORGIO PANATTONI.** Mi pare che la data che le comunicò era tra la fine di ottobre ed i primi di novembre. Ora sembra di capire che debba essere ancora verificata; pensavo che lei l'avesse già fatto.

**PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** No, noi l'abbiamo già verificata; entro il 30 ottobre sia noi sia i francesi termineremo il lavoro. C'è solo un momento di « taratura » tra le due camere operative, quella francese e quella italiana, per fare le prove di emergenza. Per cui aspetto da Gayssot una data precisa per l'apertura del traforo.

**GIORGIO PANATTONI.** Posso sapere se è stata anche concordata la regolamentazione del traffico pesante contestualmente alla data di apertura?

**PIETRO LUNARDI, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** La regolamentazione è stata fatta. Anche il sindaco di Chamonix in un'agenzia affermava che il traffico sarà regolamentato. La regolamentazione consisterà nel far passare i camion a centocinquanta metri di distanza l'uno dall'altro, alla velocità di 70 chilometri orari. Le norme francesi sull'inquinamento sono prese come riferimento e si sta verificando se il numero di camion che

passeranno sotto il Monte Bianco e con le emissioni di gas che produrranno siano compatibili con quelle norme, dato che in Italia ancora non abbiamo riferimenti precisi. Un altro punto importante è la definizione di due grossi piazzali, lato Francia e lato Italia, per la sosta dei camion che, poi, da queste partiranno per attraversare il traforo. Un traforo alpino di tale delicatezza deve essere considerato alla stregua di un traghetto, il concetto è lo stesso.

GIORGIO PANATTONI. Sulla regolamentazione del traffico per i trasporti di merci pericolose siamo in fase di definizione?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Anche questo fa parte della regolamentazione. I materiali incendiari, esplosivi ed inquinanti passano soltanto scortati e di notte; saranno inseriti i portali termometrici ai due imbocchi del traforo, così che non potrà più verificarsi che sia portato all'interno di una galleria un incendio, come è avvenuto ultimamente. I portali termometrici segnalano eventuali emissioni anomale di calore dei mezzi, anche se in movimento, e ad un chilometro prima dell'imbocco del traforo stesso. Inoltre, si è anche prevista l'eventualità di scortare i pullman che trasportano persone con i mezzi di servizio del traforo, sia in entrata sia in uscita. Si sta facendo quindi un lavoro di prevenzione molto importante.

Per la Torino-Milano e il nodo di Malpensa, posso dire che la tratta Torino-Novara dovrebbe essere pronta nel 2005, in occasione delle Olimpiadi di Torino, come pure la Novara-Malpensa, con il raccordo già pronto nel 2005. Mi è stato chiesto stamattina se si riuscirà a completare anche la Novara-Milano nello stesso periodo: ho promosso allora una riunione tra le imprese *general contractor* e le ferrovie italiane, per studiare un acceleramento, aumentando la potenza dei cantieri, in modo da concludere tutto per il 2005. Tuttavia, esiste un piccolo problema sulla Novara-Malpensa per una disputa tra le Ferrovie Nord di Milano e le

Ferrovie dello Stato. Proverò a trovare con entrambi una soluzione.

GIORGIO PANATTONI. La conferenza dei servizi sulla tratta Novara-Milano è stata chiusa?

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Su questo non le so rispondere.

GIORGIO PANATTONI. L'obiettivo del 2006 su tutta la tratta Milano-Torino è abbastanza impegnativo.

OSVALDO NAPOLI. È importante terminare nel 2005, in prospettiva delle Olimpiadi del 2006.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se si vuole, si riuscirà a farlo.

GIUSEPPE GIANNI. Sono estremamente preoccupato perché il ministro ha fatto riferimento alla *brochure* presentata dal Presidente Berlusconi sul ponte dello stretto. In quella *brochure* sono stati dimenticati il porto di Augusta, il secondo d'Italia ed il terzo d'Europa. Gradirei che il ministro si occupasse, oltre che dei problemi della Milano-Novara, anche di quelli delle infrastrutture ferroviarie e stradali della Sicilia.

ILARIO FLORESTA. Di questo parlerà nelle dichiarazioni programmatiche.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Muratori, l'alta velocità da qualche anno si chiama alta capacità: forse per il ritardo che abbiamo accumulato e per una sorta di pudore. All'inizio si è sbagliato, perché non ha senso per l'Italia parlare di alta velocità a causa delle sue difficoltà morfologiche.

I valori delle opere hanno subito una lievitazione: è vero, ma quando è cominciata l'alta velocità sono state fatte valutazioni di massima, mentre una valutazione realistica di un'opera come questa si può fare solamente dopo il progetto preliminare e quello definitivo.

LUIGI MURATORI. Ma per le tratte della Firenze-Bologna le valutazioni già esistevano e i contratti erano chiusi.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sulla Firenze-Bologna ci sono state effettivamente lievitazioni dei costi, ma questi sono cresciuti anche a causa della costruzione della diga del Bilancino (fatta con i soldi delle Ferrovie e dell'alta velocità), o dei 100 chilometri di strade dei comuni limitrofi, senza contare poi gli interventi sulle scuole e sui campi sportivi.

Quei 2 mila miliardi in più rispetto a quanto previsto nel contratto (che indicava 6200 miliardi) sono dovuti, quindi, a tutte queste opere di compensazione che sono state contrattate successivamente.

PRESIDENTE. Mentre lascio al ministro Lunardi qualche secondo per rileggere l'intervento dell'onorevole Nesi, ricordo ai colleghi della IX commissione che tra un quarto d'ora è prevista, in sede di ufficio di presidenza allargato, l'audizione informale delle organizzazioni sindacali dei lavoratori delle Poste, mentre alle ore 18 proseguiremo, insieme alla Commissione esteri, l'esame della proposta di legge per l'istituzione di una Commissione di inchiesta sulla vicenda Telekom Serbia. Ci aspetta, quindi, un buon pomeriggio di lavoro.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Credo che, sostanzialmente, una parte dell'intervento dell'onorevole Nesi riguardi l'argomento che stiamo ora trattando. In tale intervento si parla di un costo che nel 1991, cioè quando ancora non esistevano né il progetto preliminare né quello definitivo,

era previsto in 2100 miliardi: è una cosa fuori dal normale. Si parla, poi, di 4800 miliardi nel 1998 quando è stato firmato il contratto, mentre a quella data l'importo era più alto (oltre 5 mila). Inoltre, il contratto, al momento della firma, non prevedeva 72 chilometri, in quanto non comprendeva la galleria di Vaglia, che è l'ultima verso Firenze e che conta 19 chilometri. I 4800-5200 miliardi si riferiscono, quindi, a tutta la tratta esclusa la galleria di Vaglia, mentre dopo l'inserimento di quest'ultima si sono aggiunti ai 5200 miliardi altri 2100 fino ad arrivare a 7300 miliardi. In seguito, si è giunti ai 9800 miliardi, di cui si parla adesso, a causa di tutti i lavori riferiti ad opere di compensazione, tra cui la diga del Bilancino, i 100 chilometri di strade già citati, e altre richieste dei comuni che sono state le più disparate (se volete, posso fornirvi dettagli maggiori, ma non in questa sede perché non ho con me i dati).

Per quanto riguarda il *general contractor*, esso è un soggetto che, nei confronti di una amministrazione (in tale caso sono le Ferrovie dello Stato), garantisce la realizzazione di un'opera dalla a alla z. Ciò significa che si occupa dell'esproprio, del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo, della realizzazione dell'opera, della direzione dei lavori, fino al collaudo dell'opera stessa e alla messa in servizio della linea. Il *general contractor*, a fronte di questo suo impegno e di un importo concordato con la committenza, ha l'obbligo di rispettare tempi e costi: questo è ciò che dovrebbe fare il *general contractor*. Tale soggetto non è previsto nel nostro ordinamento giuridico; credo, però, che per opere di grande importanza e di notevoli importi (come potrebbero essere in futuro il ponte di Messina, il passante di Mestre o la variante di valico Bologna-Firenze) sia la formula più vicina alle esigenze di chi vuole realizzare in tempi rapidi un'opera, garantendo l'inizio e la fine dei lavori a costi e tempi certi. Tale formula viene utilizzata molto anche all'estero e ha dato sempre buoni frutti. Nel

caso della Bologna-Firenze vi è stata la FIAT-*engineering* e la lievitazione dei costi è stata dovuta ai motivi che vi ho riferito in precedenza. Credo che anche in futuro, se si vorranno realizzare grandi opere, bisognerà utilizzare formule di questo tipo. Suddividere le opere in tanti lotti, facendo diventare ogni opera un contratto a sè, con conseguenti singoli contenziosi su ogni contratto, comporta sicuramente problemi delicatissimi, difficili da affrontare: tenendo conto di tutti i lavori pubblici che si devono realizzare in Italia, significherebbe ritornare alle logiche del passato, che facevano durare i lavori da 20 a 30 anni senza vederne la fine.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro per la sua partecipazione e ringrazio il presidente Armani.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 16.45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la stampa  
il 24 luglio 2001.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

