SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DI RILANCIO DEL TRASPORTO FERROVIARIO, MERCI E PASSEGGERI, NELL'AMBITO DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO DI IMPRESA 1997-2000, CON PARTICOLARE RIGUARDO AI PROBLEMI DELLA SICUREZZA, ALLA RIORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO E AGLI OBIETTIVI STRATEGICI

4° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 7 APRILE 1998

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI
indi del vice presidente TERRACINI

IC 0743

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

INDICE

Audizione dei vertici della T.A.V. Spa

PRESIDENTE:
– PETRUCCIOLI *(Dem.Sin.-l'Ulivo)*. . . *Pag.* 3, 6, 7 e *passim*
– TERRACINI *(Forza Italia)* 20
BORNACIN *(AN)* 11, 12, 20
DIANA Lino *(PPI)* 13
FERRARELLO *(per l'UDR: CDU-CDR-NI)* 14
LAURO *(Forza Italia)* 13
LO CURZIO *(PPI)* 12
SARTO *(Verdi-l'Ulivo)* 9
TERRACINI *(Forza Italia)* 12
RENON . . . . . *Pag.* 3, 6, 7 e *passim*

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la T.A.V. Spa, l'ingegner Renon, amministratore delegato, l'ingegner Antonio Savini Micci,direttore generale, il dottor Domenico Trucchi, responsabile delle attività del territorio, e la dottoressa Ida D'Antonio, responsabile delle relazioni esterne.

I lavori hanno inizio alle ore 15,30.

Audizione dei vertici della T.A.V. Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive di rilancio del trasporto ferroviario, merci e passeggeri, nell'ambito dell'attuazione del piano di impresa 1997-2000, con particolare riguardo ai problemi della sicurezza, alla riorganizzazione del servizio e agli obiettivi strategici.

Avverto che da parte del senatore Baldini è pervenuta la richiesta di attivazione dell'impianto audiovisivo per assicurare, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, la speciale forma di pubblicità dei lavori ivi prevista per la presente seduta.

La Presidenza del Senato, in previsione di tale richiesta, aveva preventivamente fatto conoscere il suo assenso.

Poichè non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È in programma oggi l'audizione dei vertici della TAV. Ringrazio l'ingegner Renon e i suoi collaboratori per aver accolto il nostro invito e procediamo secondo la prassi, dando la parola ai rappresentanti della società che oggi coinvolgiamo nella nostra audizione per una prima introduzione; seguiranno quindi le domande dei colleghi e le risposte dei nostri interlocutori.

A beneficio dei nostri ospiti, ricordo che, nel corso della presente indagine, abbiamo già audito i vertici delle Ferrovie dello Stato e le organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Cedo quindi la parola all'ingegner Renon.

RENON. Signor Presidente, innanzitutto voglio ringraziare per l'opportunità che mi viene data di illustrare il lavoro recentemente svolto nella TAV.

Dalla fine del 1996, e per tutto il 1997, la TAV ha operato in stretta integrazione con la Società Ferrovie dello Stato S.p.a., per verificare il ruolo e l'assetto del progetto Alta velocità. Come vi è noto, per le Ferrovie dello Stato la realizzazione del quadruplicamento veloce costituisce un investimento rilevantissimo ed assai importante ai fini della modernizzazione infrastrutturale del Paese perchè garantisce un complessivo innalzamento della capacità d'offerta integrata passeggeri e

merci, l'adeguamento agli *standards* europei di alta tecnologia e sicurezza sulle linee, il potenziamento dei nodi della rete presenti sulle principali aree metropolitane, lo sviluppo e il rilancio del trasporto su ferrovia.

Sempre nel corso del 1997, a seguito di una decisione del Parlamento, i Ministeri dell'ambiente e dei trasporti hanno proceduto ad una verifica del progetto Alta velocità, le cui risultanze hanno indirizzato molta parte del lavoro svolto successivamente.

Vorrei ora mettere in evidenza i punti salienti dell'attività svolta, riprendendo quanto già rappresentato dai vertici delle Ferrovie dello Stato nel corso della loro audizione nell'ambito di questa indagine conoscitiva.

Come gli onorevoli senatori sanno, la TAV nasce inizialmente come società concessionaria per la progettazione e la realizzazione delle linee ad Alta velocità nonchè per lo sfruttamento economico delle stesse ed – infine – per la successiva gestione del trasporto passeggeri sulle nuove linee.

Su quest'ultimo punto si è incentrata l'attenzione del nuovo *management* delle Ferrovie.

Le scelte conseguenti hanno portato ad una parziale revisione della primitiva impostazione riconducendo il ruolo della TAV a quello della realizzazione della infrastruttura, ed alle Ferrovie dello Stato le responsabilità relative alla gestione del trasporto passeggeri.

Conseguentemente, alla fine del 1997, è stata concordata, attraverso uno specifico atto integrativo, una modifica della Convenzione Ferrovie dello Stato-TAV contraddistinta dai seguenti elementi salienti: la TAV continua a mantenere la responsabilità della realizzazione della infrastruttura e del suo sfruttamento economico; l'opera, una volta realizzata, verrà data in gestione alle Ferrovie; le Ferrovie pagheranno, attraverso un contratto *take or pay*, un canone per l'utilizzo della rete e con tale corrispettivo la TAV sarà in grado di restituire i prestiti contratti per la realizzazione dell'opera.

Su questo punto tornerò poi in dettaglio.

Credo che già i vertici delle Ferrovie abbiano sottolineato come nella evoluzione dello schema di riassetto si preveda di trasformare le Ferrovie dello Stato con la attivazione di specifiche entità cui verrà rispettivamente assegnato il *business* per la media e lunga percorrenza passeggeri, per le merci, per il trasporto locale.

Si è trattato di un passaggio importante nell'evoluzione della TAV così complessivamente ricondotta nell'ambito del mondo delle Ferrovie, con due rilevanti conseguenze. La prima è che le Ferrovie dello Stato hanno deciso il riacquisto delle quote di capitale TAV che erano in mano ai privati, operazione avvenuta nei primi mesi di quest'anno, con la conseguenza che oggi la TAV è una società appartenente al 100 per cento alle Ferrovie. La seconda è che il progetto di cui la TAV è artefice ritorna ad essere integralmente un progetto ferroviario; c'era stata infatti una fase in cui si era temuto, nell'ambito delle Ferrovie, che si venisse a costituire una seconda società concorrente per la gestione del traffico passeggeri.

Non nascondo che si tratta di un progetto difficile: complessivamente significa stendere 1.300 chilometri di ferrovia su un territorio, quale quello nazionale, che è fortemente urbanizzato e dovunque carico di rilevanti problemi.

Ad oggi l'*iter* permessuale della linea Torino-Milano-Napoli è in fase avanzata. Per completare detta linea sono ancora necessarie le autorizzazioni sul tratto Parma-Bologna (con chiusura della relativa conferenza dei servizi), nonchè per 12 chilometri sulla tratta Bologna-Firenze in direzione Firenze e per circa 14 chilometri sul tratto terminale lato Napoli.

Rispetto ad un progetto necessariamente partito a pezzi, senza una continuità, uno degli impegni fondamentali nella nostra attività è stato quello di cercare di ricongiungere i vari segmenti.

Per quanto riguarda la tratta Torino-Milano, la cui conferenza dei servizi è aperta da alcuni anni, stiamo lavorando per giungere ad una conclusione dell'*iter* autorizzativo entro ottobre-novembre di quest'anno.

Eppure questa tratta si colloca nell'ambito di quella parte del sistema che è stata già finanziata, mentre invece per la tratta Milano-Venezia e Milano-Genova non vi è ancora concreta disponibilità dei finanziamenti, e vi è quindi necessità di un passaggio ulteriore per ottenere la relativa copertura.

Per quanto riguarda i lavori in corso, al momento vi sono cantieri aperti sulla Roma-Napoli, sulla Bologna-Firenze, sul nodo di Roma e su quello di Napoli.

In particolare sulla Roma-Napoli (con 54 cantieri aperti) abbiamo investito, fino ad ora, 2.500 miliardi e siamo circa al 43 per cento per quanto riguarda lo stato di avanzamento dei lavori, mentre 14 chilometri lato Napoli sono ancora oggetto di attività permessuale.

Per quanto riguarda la Bologna-Firenze, abbiamo investito al momento 400 miliardi, vi sono 17 cantieri e siamo circa al 10 per cento dell'avanzamento dei lavori; mancano i permessi per 12 chilometri lato Firenze, come ho accennato.

Per quanto riguarda poi nodi di Roma e Napoli, abbiamo assegnato le opere civili e tutte le opere preliminari; sul nodo di Roma in particolare sono stati appaltati lavori per un ammontare di circa 300 miliardi, iniziati nelle scorse settimane.

Come evidenziato precedentemente, il progetto ha copertura finanziaria solo in parte.

In particolare per la Torino-Milano-Napoli, la cui stima aggiornata di investimento, tutto compreso (*General Contractors*, nodi, progettazione, accordi procedimentali) è valutata attorno ai 34.500 miliardi in tre correnti, la quota di competenza delle Ferrovie dello Stato – pari a 13.800 miliardi, ha già una copertura di 11.540 miliardi.

Mancano quindi 2.300 miliardi che peraltro saranno oggetto dei prossimi contratti di programma.

A tutto febbraio 1998 sono stati erogati dalle Ferrovie dello Stato spa alla TAV 5.530 miliardi.

Per quanto riguarda il rimanente ammontare, pari al 60 per cento circa del totale dell'investimento, la scelta è stata quella di ricorrere al mercato.

Appurato che i privati non erano disponibili a mettere la quota capitale di loro spettanza adducendo una serie di motivi tra cui quello di una non certezza sui tempi di realizzazione, si è dovuto studiare un meccanismo per poter realizzare nel giro di due-tre anni un «finanziamento di progetto», garantito dai proventi che si otterranno da un *business plan* di una specifica società di trasporto che le Ferrovie dovranno realizzare, con i quali si potranno ripagare i debiti che la TAV avrà contratto per finanziare le infrastrutture.

Nel frattempo, mentre questi meccanismi vengono messi a punto, in una logica ovviamente di garanzia commerciale ci stiamo attivando per ottenere dei finanziamenti-ponte dal mercato, in particolare dalla Banca Europea degli investimenti e da un *pool* di banche italiane, per circa 5.700 miliardi; credo che entro breve riusciremo a firmare qualcuno di questi contratti. Sono i primi fondi che il mercato fornisce a questo progetto e mi sentirei di dire che ciò rappresenta un elemento di non poco rilievo.

Solo per completezza, infine, riferisco che per le tratte Milano-Venezia e Milano-Genova al momento sono stati erogati 715 miliardi, tutti dalle Ferrovie dello Stato.

Desidero poi mettere in evidenza un altro aspetto a mio parere qualificante del progetto, e cioè il flusso occupazionale che esso può mobilitare. Al momento sulla Bologna-Firenze e sulla Roma-Napoli operano circa 5.000 occupati diretti; le prospettive, se riuscissimo a completare il quadro permessuale della Torino-Milano-Napoli, sono per un impiego complessivo di circa 20.000 persone. I dati che riferisco riguardano sempre persone occupate direttamente, ma, come è noto, sugli investimenti infrastrutturali oltre gli occupati diretti c'è anche una attivazione indiretta la cui quantificazione, sempre difficile, è comunque rilevante.

Desidero poi accennare alla problematica riguardante la sicurezza dei cantieri, dato che uno dei temi dell'indagine probabilmente riguarda proprio la sicurezza.

PRESIDENTE. È giusto naturalmente che lei parli della sicurezza.

RENON. Ne faccio cenno perchè sono convinto che non si possa essere committenti di opere di questa natura senza avere una particolare attenzione per tutto quanto attiene la sicurezza nella gestione dei cantieri. Come ho già evidenziato, il numero dei cantieri è rilevante, la distribuzione sul territorio altrettanto e non sempre è facile esercitare un'attenzione forte per assicurare i massimi livelli di garanzia nel settore della infortunistica.

Ebbene, d'intesa con la Italfer e con le strutture di sicurezza dei *General Contractors*, abbiamo cercato di attuare – pur se non ne eravamo obbligati per norma – alcune delle prescrizioni della «direttiva cantieri» contenuta nel decreto legislativo n. 494 del 1996. Abbiamo ritenuto infatti che fosse nostro dovere interessarci di un problema che può

avere una notevole rilevanza per un numero così importante di persone che lavorano nel progetto Alta velocità: un progetto rilevante, complicato, che richiede la massima attenzione. Questo controllo in materia di sicurezza viene da noi assicurato tramite l'alta sorveglianza sui lavori esercitata dalla società Italfer che (lo ricordo) è la società di ingegneria delle Ferrovie dello Stato, e riguarda i *General Contractors* per quanto attiene alle tratte e le altre imprese appaltatrici per quanto riguarda i nodi.

I *General Contractors* hanno recepito, sia pure non tutti con la stessa prontezza e attenzione, le prescrizioni che abbiamo dato.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ingegnere, ma desidero chiederle una precisazione, perchè credo che interessi tutti i colleghi. Voi realizzate gli impianti, ma la vostra responsabilità operativa nella realizzazione che cosa riguarda con precisione? Vorremmo sapere se essa riguarda le opere e se in particolare riguarda, direttamente o indirettamente, anche gli impianti che poi interessano la sicurezza del traffico.

RENON. La TAV ha la responsabilità per la realizzazione dell'infrastruttura, nel senso che ha la responsabilità della gestione del progetto. Gestire il progetto significa assegnare i lavori, farne controllare la corretta esecuzione, ottenere le autorizzazioni e quindi seguire tutti gli *iter* permessuali, concludere accordi con gli enti locali in relazione a tutte le problematiche che la realizzazione di un'opera di questo tipo comporta, seguire l'*iter* di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente.

Quindi le nostre responsabilità dirette riguardano il risultato operativo. Per l'esecuzione delle opere del progetto Alta velocità, la TAV si avvale di *General Conractors*, responsabili della sua realizzazione nell'ambito delle singole tratte. Questi ultimi affidano poi il 40 per cento dei lavori inerenti alla costruzione di opere civili, armamenti e quant'altro a imprese selezionate sulla base di gare di appalto, mentre il residuo 60 per cento viene svolto dalle imprese facenti parte dei singoli consorzi o subappaltate in misura non superiore al 40 per cento. La responsabilità di vigilanza tecnica e ferroviaria spetta alla società di ingegneria Italfer a cui le Ferrovie hanno assegnato il ruolo di presidio tecnologico delle opere da noi realizzate. La TAV, in quanto tale, non ha pertanto alcuna responsabilità tecnica.

PRESIDENTE. Quindi, se ho ben capito, la qualità degli impianti di sicurezza installati dipende dalla società Italfer e non da voi.

RENON. Certamente, tengo peraltro a sottolineare che le opere realizzate per l'Alta velocità in Italia sono perfettamente in linea con quelle adottate in francia, Germania e negli altri paesi europei; rispondono al concetto di interoperabilità delle reti ferroviarie e garantiscono un livello tecnologico di assoluta qualità.

Vorrei evidenziare un altro aspetto che considero rilevante in ordine al problema della sicurezza. Per realizzare il Progetto dell'Alta velo-

cità è necessario costruire molte gallerie; in particolare la tratta Bologna-Firenze sarà totalmente un galleria. Il ministero dell'Interno, al riguardo, ha varate recentemente delle linee guida per fissare i criteri che dovranno essere seguiti nella realizzazione delle gallerie ferroviarie. Pur non esistendo in Europa una normativa univoca e ben definita cui poter fare riferimento, sia l'Italfer che la TAV, ovviamente ognuna per la propria parte, si sono immediatamente adeguate a tali linee guida e stanno effettuando tutti gli interventi idonei a garantire che le gallerie siano realizzate in maniera conforme ai criteri individuati dal ministero dell'Interno.

Uno dei maggiori problemi di un progetto di tali dimensioni riguarda gli appalti.

Nell'Atto di concessione del 1991 era previsto che tutte le tratte del sistema ad Alta velocità fossero assegnate ai *General Contractors* facenti capo ai più rilevanti gruppi industriali italiani e, in particolare, due tratte alla Fiat, due all'ENI, due all'IRI ed una alla Montedison. Con ciò, l'intero progetto è stato inserito in una logica predefinita, che porta a stipulare convenzioni relative alle singole tratte, a concedere un'anticipazione e quindi di avviare la progettazione. Una volta eseguito l'intero *iter* permessuale i *General Contractors* presentano un'offerta in base alla quale viene definito il contratto operativo.

Per l'assegnazione delle tratte per le quali non è stato ancora perfezionato l'*iter* permessuale attualmente stiamo effettuando un lavoro analitico di individuazione dei prezzi di mercato al fine di stabilire il valore dell'atto integrativo o del contratto che dovrà regolare il rapporto tra le parti. Negli ultimi anni, infatti, il mercato delle opere civili e infrastrutturali è cambiato e vogliamo essere certi che le assegnazioni siano in linea con il principio di tasparenza degli appalti.

Ricordo nuovamente che i *General Contractors* devono assegnare almeno il 40 per cento del valore dell'opera ad imprese selezionate sulla base di gare d'appalto disciplinate dalla normativa europea e che per la restante parte percentuale (60 per cento) possono subappaltare i lavori in misura non superiore al 40 per cento.

Non posso poi non evidenziare un aspetto che ci preoccupa molto, ovvero il pericolo di fenomeni di infiltrazione della criminalità organizzata. I contratti che la TAV assegna prevedono criteri molto rigidi in ordine al gradimento delle imprese, siano esse in appalto o in subappalto. A tale scopo abbiamo stabilito rapporti diretti con tutte le Prefetture coinvolte ed in particolare con organi istituzionali come la DIA (Direzione investigativa antimafia) con la quale avviene un continuo scambio di informazioni. Fino ad oggi abbiano negato il nostro gradimento a ben 33 imprese alle quali sono stati revocati i contratti di subappalto ed in otto casi abbiano negato il nostro gradimento ad imprese che erano aggiudicatarie provvisorie di gare. Ciò a dimostrazione del fatto che da parte nostra esiste un'attenzione forte a questo problema perchè, considerate le dimensioni economiche delle opere da realizzare, i pericoli di infiltrazioni criminali sono ovviamente rilevanti.

Quanto alla verifica governativa sul progetto Alta velocità, desidero sottolineare che il Governo ne ha convalidato l'impostazione per quanto

riguarda l'asse verticale introducendo invece un elemento di approfondimento per quanto concerne l'asse trasversale.

L'intero progetto ha – com'è noto – una notevole rilevanza dal punto di vista ambientale. Molti dei nostri sforzi vanno proprio nella direzione di renderlo sempre più compatibile con il territorio, anche perchè se da un lato la realizzazione dell'infrastruttura è vista con grande favore, dall'altro se ne temono gli effetti riguardo all'impatto ambientale. Si tratta di un tema sottoposto a continui approfondimenti e valutazioni.

Prima di concludere vorrei svolgere un'ultima considerazione.

In base a quanto ho affermato fino ad ora, in particolare riguardo alla nuova impostazione data al progetto ma anche sulla rinnovata volontà delle Ferrovie dello Stato di inserire il programma dell'Alta velocità nel quadro della generale riforma del settore, è evidente (prendendo anche atto dei continui investimenti realizzati in tale ambito dall'Europa) che non possiamo ulteriormente ritardare e che dobbiamo insistere sulle scelte di integrazione europea anche nel settore delle infrastrutture. Credo che per questo oggi esistano condizioni più favorevoli rispetto al passato e quindi sia possibile affrontare in maniera serena l'analisi delle necessità reali. Per quanto ci riguarda siamo pienamente disponibili a confrontarci e a far si che tale progetto sia sempre più condiviso.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Renon per la sua esposizione e do la parola per eventuali domande ai colleghi, cui rivolgo l'invito di essere brevi dal momento che il tempo a nostra disposizione è limitato.

SARTO. Signor Presidente, sintetizzerò alcuni quesiti. Innanzitutto vorrei sapere come mai il 60 per cento di finanziamento che i privati dovevano versare per la realizzazione del progetto Alta velocità non è stato versato. Non mi sembra che questa sia una questione secondaria, considerato che lo stesso ministro Burlando ha commentato questo mancato versamento dicendo che si trattava – cito testualmente – «di un 60 per cento fasullo» e che vi era una garanzia dello Stato per cui i privati erano totalmente coperti rispetto a eventuali perdite.

Faccio un esempio: la realizzazione della Padova-Mestre, che viene considerato un quadruplicamento indispensabile, ha subito un notevolissimo ritardo perchè vi era un contenzioso in atto; la TAV, infatti, sosteneva che prima dovese essere approvata tutta la tratta Milano-Venezia. Il fatto è che in questi casi le conseguenze poi ricadono sullo Stato.

Seconda domanda: a proposito della tratta Roma-Napoli, era sorto un cospicuo contenzioso di cui ci ha parlato anche l'ingegner Cimoli nel corso della sua audizione – in ordine alle prestazioni integrate che, in una mia interrogazione presentata un anno fa prudentemente avevo valutato in 1.000 miliardi, e che invece erano arrivata a 1.400 miliardi. L'ingegner Cimoli ci ha detto di aver risolto questo contenzioso con un risparmio di 500 miliardi ed allora io le chiedo come mai si era arrivati a quella cifra, se poi è stato possibile chiudere la questione con un risparmio così rilevante. Noto però, per inciso, che il contenzioso si è risolto

concedendo un anno in più alle ditte assegnatarie, cioè facendo slittare dal 2000 al 2001 la fine dei lavori. Pertanto, si potrebbe ritenere che il suddetto risparmio sia stato ottenuto soltanto per la concessione di un tempo più lungo e che quindi, se sono previste delle penali rispetto al completamento dei lavori, non si sia trattato di un vero risparmio.

Vorrei rivolgerle poi una terza domanda in merito alle note vicende giudiziarie che hanno preoccupato e continuano a preoccupare non solo noi ma tutto il paese. Desidererei sapere se rispetto a tali vicende, al di là dei problemi specificamente penali che riguardano la magistratura, è stata fatta una quantificazione del danno; cioè se nei bilanci queste malversazioni trovano un riscontro, ad esempio, in termini di contratti sopravvalutati. Inoltre, vorrei un chiarimento sul capitale immobiliare della TAV. L'ingegner Necci ha dichiarato che è stata acquistata, come nuova sede sociale, l'ex fabbrica Peroni per la consistente cifra di 40 miliardi; ma se si tratta di un acquisto fatto dalle Ferrovie, cosa c'entra la TAV in tutto ciò?

La quarta domanda riguarda il problema del rientro della TAV nell'ambito delle Ferrovie. Al di là della mia opinione personale, secondo cui tale rientro dovrebbe comportare lo scioglimento completo della TAV e il passaggio della gestione alle Ferrovie, la delibera del novembre 1997 che ha innescato questo processo ci è stata descritta in termini sintetici. Risulta dunque piuttosto difficile capire il gioco per cui delle banche costituiscono una società, la quale non mette lei stessa i capitali ma li chiede a sua volta in prestito. Allora, a mio avviso, tanto vale che il prestito lo chiedano direttamente le Ferrovie dello Stato S.p.a. invece che dar vita a una società mista, per il 51 per cento in mano pubblica e per il 49 per cento in mano a privati, se questi ultimi non mettono neanche una lira di capitale ma si avvalgono esclusivamente di prestiti. Ma c'è di più: dal momento che ormai, a livello comunitario, esiste una procedura di gara obbligatoria, perchè non indire una gara tra banche e vedere quali offrono le migliori condizioni?

Un'ulteriore richiesta di chiarimenti riguarda l'Italfer. Questa società aveva contratti con società di ingegneria, pare per 370 miliardi, ma l'amministratore delegato delle Ferrovie Cimoli ci ha detto di aver ridotto tali impegni del 20,3 per cento. Pertanto, anche a questo proposito le chiedo: se questi contratti erano tali da poter essere così drasticamente tagliati, chi li ha sottoscritti? Lo so che li ha stipulati l'Italfer, però, l'Italfer l'avete assunta voi, quindi, non vi può essere una catena di deresponsabilizzazione; la responsabilità è sempre in capo a chi inizia tutta la procedura.

Quanto poi alla modifica del progetto di Alta velocità, prendo atto che la Società TAV è informata della rettifica apportata al vecchio progetto. Vorrei sapere allora se, ad esempio, sono stati compiuti calcoli di redditività tratta per tratta, in particolare per quanto riguarda la Milano-Torino sia nell'ipotesi che venga realizzata la Torino-Lione, sia supponendo – e sappiamo che ricadiamo in questo secondo caso – che questa linea, in un orizzonte temporale ragionevole, non venga portata a compimento, sia tenendo conto del fatto che sulla Milano-Torino ci sono solo 23 treni al giorno

e che quindi molti studiosi valutano la domanda insostenibile rispetto ad una tratta ad alta velocità.

Sempre a proposito del progetto, poi, vorrei sapere come mai nel rapporto tecnico Burlando-Ronchi la trasversale viene identificata nella Torino-Milano-Venezia, mentre voi continuate ad attribuire la Torino-Milano alla verticale Nord-Sud. Questo è un cambiamento sostanziale del progetto, non è una questione geometrica ma di struttura.

Infine, dato che il progetto dovrà essere modificato, e però voi avete con i *General Contractors* dei contratti molto variegati, vi chiedo se tali contratti siano convertibili oppure se si tratti di contratti capestro. In sostanza, se vi saranno notevoli modifiche sulle stazioni, sui nodi, sulle tecnologie e sulla priorità delle tratta, dal momento che i contratti sono basati su progetto ormai superato, saranno convertibili?

LO CURZIO. Signor Presidente, nell'ascoltare il presidente Demattè sulle note vicende che il nostro paese, a differenza degli altri *partners* europei, sta vivendo per quanto riguarda il settore ferroviario, fortunatamente questa settimana non si è verificato alcun incidente e ci auguriamo che questo andamento continui...

BORNACIN. Lo credo, siamo a martedì!

LO CURZIO. Come stavo dicendo, i vertici delle Ferrovie, che sono venuti qui a illuminarci sul nuovo corso amministrativo e politico, hanno sottolineato in maniera evidente e questo forse va a suo merito – ingegner Renon – come al centro di questo ammodernamento vi fosse il progetto di Alta velocità.

Sono stato tra coloro che hanno valutato positivamente la relazione dei vertici delle Ferrovie, e considero positivamente anche il suo intervento odierno, però vorrei capire meglio. L'Italia non può essere presa in considerazione solo da Busto Arsizio fino a Napoli; questi 1.300 chilometri di Alta velocità mettono l'Italia in una posizione di competizione dell'ambito europeo; se questa posizione competitiva venisse occupata da società ferrovie di altri paese europei (Belgio, Lussemburgo, Olanda, Germania, Francia), fino a quando potrà avvenire un'unificazione operativa e quali sono le alternative che si pongono in regioni come la Sardegna, la Sicilia o la Calabria?

Seconda domanda. Quanto costa la copertura finanziaria? Praticamente, quanti sono i fondi investiti dallo Stato e quanti i finanziamenti di cui lei ha parlato riferendosi alla Banca europea per gli investimenti? Vorrei inoltre sapere riguardo ai tassi d'interesse che noi dobbiamo pagare alla Banca europe degli investimenti (perchè i soldi non ce li danno gratuitamente), quanto essi incidono sull'occupazione e sullo sviluppo. Lei ha detto che vi sono 20.000 persone che lavorano...

RENON. In prospettiva, se si completasse tutto il quadro permessuale; oggi ci sono 5.000 persone che lavorano diretamente per la TAV.

LO CURZIO. Vorrei che mi chiarisse questo aspetto. Quanti saranno i lavoratori impiegati in una prospettiva a lungo termine (non m'interessa se in qualità di operai, tecnici, professionisti o amministrativi).

Lei poi ha accennato alla volontà di ricondurre la TAV nell'ambito delle Ferrovie ed ha fatto due considerazioni: le Ferrovie dello Stato operano per il riacquisto delle quote di capitale TAV, il progetto Alta velocità ritorna ad essere un progetto delle Ferrovie e non di privati. Vorrei capire bene, cosa significa il fatto che la TAV ritorna ad essere delle Ferrovie, quanto ancora incidono i privati, e chi sono. Lei relativamente agli appalti per alcune tratte ha fatto riferimento all'IRI, alla Montedison, all'IMI, all'Ansaldo, eccetera. Vorrei capire che fine fanno le piccole aziende qualificate del settore, le aziende esterne, dell'indotto, che hanno migliaia di lavoratori, in modo particolare nel Sud; come pensate di utilizzare queste presenze valide?

E ancora: nel corso del 1997, a seguito di una decisione del Parlamento c'è stata una verifica del progetto Alta velocità che ha dato indicazioni sul lavoro da svolgere. Questa verifica decisa dal Parlamento è scaturita – lei lo sa – da vicende precedenti, che hanno avuto conseguenze anche sul piano penale, concernenti il modo «allegro» con cui venivano gestite certe situazioni. Vorrei capire quali sono le indicazioni operative e quali per prospettive affinchè vengano evitati errori commessi in precedenza. La ringrazio per la sua relazione e mi ritengo soddisfatto delle indicazioni che lei ha fornito.

TERRACINI. Visto che tutti cercano di sapere qualcosa sulla finanza più o meno allegra, io vorrei farle una domanda un po' più tecnica sulle linee di Alta velocità. In particolare, vorrei sapere se correranno parallele alle attuali linee ferroviarie, se avranno stazioni autonome, come attraverseranno i grossi centri storici della penisola. Ricordiamoci infatti che non sono interessate solo città come Bologna, Firenze, Roma, ma anche località come Parma, Piacenza, Modena, che hanno problemi loro propri. Vorrei sapere in sostanza come verrà attuato il progetto di Alta velocità, se vi sono dei cambiamenti rispetto alla linea che ne stata decisa.

La seconda brevissima domanda, che ho rivolto l'altro giorno a Cimoli senza ottenere risposta, riguarda la famosa, anzi famigerata galleria che deve traforare gli Appennini sulla Genova-Milano, la cosiddetta Galleria Flavia. Cimoli ha detto che è bloccata; a me risulta che è abbandonata, perchè non c'è nessuno che ci lavora. Volevo sapere, visto che per essa erano stati stanziati 105 miliardi, quanti ne sono stati spesi e che fine hanno fatto gli altri.

BORNACIN. Signor Presidente, non voglio fare nè discorsi sugli aspetti finanziari nè tanto meno su quelli tecnici; risparmio all'ingegnere la mia posizione sull'Alta velocità, avremo forse altre occasioni per parlarne.

Lei prima ha detto che per la tratta Milano-Genova non c'è disponibilità di finanziamenti, poi ha parlato di 715 miliardi erogati

per la tratta Milano-Venezia e Milano-Genova, se non mi sbaglio. Vorrei sapere quanto parte di tali stanziamenti è stata spesa per la Milano-Genova.

In secondo luogo, non mi risulta che per la Milano-Genova ci sia addirittura un progetto, perchè in questo momento vi sono diverse opzioni di tracciato; ce n'è una in particolare che, per quanto riguarda la città di Genova, ha suscitato più di qualche perplessità e protesta da parte dei cittadini, tanto è vero che lo stesso ministro Burlando, credo non più di 15 giorni fa, in un convegno a Venezia ha definito la Milano-Genova «una scatola vuota». Vorrei quindi sapere da lei qual è esattamente la situazione su questa tratta. Inoltre, parlando con gli operatori, soprattutto con gli operatori commerciali e portuali, emerge che in quella zona non si avverte tanto l'esigenza dell'Alta velocità quanto la necessità di un terzo valico che consenta poi al porto di Genova di sviluppare l'attività commerciale verso l'Europa.

LAURO. Signor Presidente, vorrei chiedere all'Amministratore delegato della Società TAV cosa pensi rispetto alle affermazioni di alcuni politici, ma non solo, sul progetto di Alta velocità. Demattè dice che, dopo sette anni il progetto TAV è ancora inchiodato alle prima fasi; Cimoli ha fatto sapere che la rivisitazione del progetto TAV è stato un lavoro pesantissimo, anche per le numerose inchieste giudiziarie al riguardo; addirittura Stajano, che è il presidente della Commissione trasporti della Camera, in sede di mozione di sfiducia a Burlando, ha chiesto lo scioglimento della Società TAV. Burlando invece dice che i soldi ci saranno solo per 10 giorni ancora, mentre le Ferrovie hanno acquistato le azioni dei privati della TAV senza ancora reperire le risorse sul mercato; inoltre ci parlano di banche disposte ad intervenire nell'ambito di un progetto di *project financing,* senza indicare quali sono. Ecco, un Amministratore delegato che vede i propri azionisti comportarsi in questo modo come si sente a dirigere un'azienda del genere?

DIANA Lorenzo. Ingegner Renon, circa i tempi di realizzazione, il termine del 2000 ormai è saltato completamente per la tratta Roma-Napoli. In quanto tempo lei ritiene che sarà effettivamente completata questa tratta?

Lei è giunto recentemente alla responsabilità che attualmente riveste; vorrei ugualmente chiederle se ha iniziato una revisione, e se sì quale, della struttura che dirige, visti i clamorosi errori commessi nel passato – ne parlava lei, ne ha parlato anche Cimoli – come, ad esempio, le valutazioni fatte dalla Italfer nel ridurre gli incarichi esterni, tagliati nella misura del 20 per cento. Conosciamo molti di questi incarichi e la natura piuttosto discutibile delle valutazioni a seguito delle quali si è arrivati a tale scelta. Coloro che hanno assunto quelle decisioni ricoprono ancora gli incarichi che avevano oppure lei ha proceduto a qualche ricambio, magari anche nei confronti di quanti hanno avuto sicuramente una compartecipazione, ai fini del gradimento delle aziende, in relazione ai subappalti?

Ho partecipato, anche nella veste di amministratore locale della provincia di Caserta, ad una serie di incontri per il raggiungimento di intese istituzionali. Non furono affatto esaltanti. Infatti, mentre su alcuni tavoli si trattava la materia in un certo modo, su altri si negoziava in maniera del tutto diversa e si arrivava all'arresto di una ventina di persone.

Vorrei sapere se quelle persone, che ricoprivano ruoli di responsabilità, sono ancora ai loro posti e si sta procedendo ad una revisione di quella struttura impostata complessivamente in modo errato.

L'ultima domanda riguarda le forniture degli inerti. Vorrei sapere se sono state rispettate le indicazioni contenute nel progetto poichè ci risulta che in Campania sia in corso un'indagine della procura di Napoli su forniture effettuate in modo discutibile.

FIRRARELLO. Approfitto di questo incontro per chiedere se sia stata presa in considerazione la realizzazione della prima parte della tratta Messina-Catania. Il capo compartimento delle Ferrovie della Sicilia mi ha riferito che il progetto esecutivo è stato approvato ed è quindi immediatamente realizzabile per una parte della tratta, il cui costo complessivo è di 1.200 miliardi.

PRESIDENTE. Colleghi, se non vi sono altri interventi do la parola all'ingegner Renon.

Prego il senatore Terracini di sostituirmi alla Presidenza alle 16,30, se la seduta non dovesse terminare per quell'ora.

RENON. Innanzi tutto desidero ringraziare i senatori intervenuti e far presente che molte delle domande che mi sono state rivolte trovano risposta nella relazione che ho depositato presso gli uffici della Commissione.

Per quanto riguarda il problema sollevato dal senatore Sarto, vorrei ricordare che i privati all'inizio del 1997 avevano investito nel progetto TAV soltanto 100 miliardi, ovvero una parte dei 400 miliardi di capitale della Società. Il progetto originale prevedeva che il capitale TAV salisse a 2.000 miliardi e che i privati vi dovessero investire 1.200 miliardi, cifra corrispondente alla loro quota di presenza nella Società (60 per cento).

Non so spiegarle esattamente perchè i privati non abbiano proseguito in questa operazione; posso dirle che il quadro progettuale, i tempi di realizzazione e, non ultime, le valutazioni successive alle vicende finanziarie dell'Eurotunnel, hanno certamente influenzato in maniera negativa la loro volontà di partecipare al progetto.

Per quanto riguarda la Padova-Mestre, essa è parte della tratta Verona-Venezia, attualmente assegnata ad un *General Contractor*. Come ho affermato nell'introduzione, ai *General Contractors* è stata attribuita l'esecuzione di tutte le tratte dell'Alta velocità. Una volta completato il progetto viene definito l'atto integrativo, ovvero il contratto per la realizzazione. Vi è un'unica clausola che consente un certo margine di manovra. La mancanza di un accordo sul prezzo forfettario, ovvero sul

prezzo dell'opera dopo la conclusione dell'atto integrativo. Per tale ragione occorre molta attenzione nel verificare la congruità delle offerte.

Per quanto riguarda la tratta Roma-Napoli – chiarito che non si può in questo caso parlare di prestazioni integrate, che si riferiscono alle modalità con le quali le Ferrovie assegnavano i lavori diversi da quelli relativi all'Alta velocità pur in presenza di uno specifico contratto a suo tempo stipulato – sono emerse varie problematiche concernenti varianti resesi necessarie sulla base di modifiche progettuali successive alla conferenza dei servizi, un discreto contenzioso e una serie di elementi che hanno portato il Consorzio IRICAV UNO a stipulare un accordo con le TAV nell'agosto '96. Noi abbiamo rinegoziato tempi e costi di questo accordo riuscendo a risparmiare circa 500 miliardi. Desidero al riguardo ricordarle che l'anno di ritardo per la consegna dlel'opera, da lei evidenziato, era già consolidato anche nell'accordo precedente che predeterminava le condizioni di un tale slittamento senza alcuna penalizzazione per il Consorzio.

Anche i problemi relativi al quadro giudiziario non ci consentono di lavorare in maniera tranquilla, come in un'azienda normale.

Presidenza del vice presidente TERRACINI

(Segue RENON). Sono entrato in TAV nel novembre 1996, il 3 dicembre la Guardia di finanza ha sequestrato tutto e fino ad ora ho firmato circa 250 verbali di controllo.

Per quanto riguarda il patrimonio immobiliare, nel 1996 il Consiglio di amministrazione della TAV (quindi non la Società delle Ferrovie dello Stato) ha deciso di acquistare l'attuale sede, situata in via Mantova, 24 (uffici della ex fabbrica Peroni). L'acquisto era stato già stabilito ed il relativo corrispettivo già parzialmente pagato prima del mio arrivo in TAV e quindi si è dovuto semplicemente completare l'operazione.

Per quanto riguarda la questione della Società mista e quindi l'ipotesi della presenza di banche nella stessa è necessario chiarire che la TAV e la Società di trasporto nella quale le banche dovranno decidere se entrare o meno, sono due cose diverse. La Tav, di cui sono Amministratore delegato, ha l'obiettivo di realizzare i binari e quindi metterli a disposizione delle Ferrovie dello Stato. Su questi binari e su quelli facenti parte della rete storica potranno viaggiare, con i propri treni, Società di trasporto italiane ed europee. Naturalmente dette Società dovranno pagare il pedaggio. Le Ferrovie dello Stato ritengono necessario costituire una specifica Società di trasporto passeggeri per la media-lunga percorrenza. Le banche potranno partecipare a quest'ultima Società, contribuendo alla formazione del relativo capitale. L'utile sul capitale investito sarà ovviamente legato alla redditività del *business.*

Per quanto riguarda l'Italfer, chiarisco che si tratta della società di ingegneria delle Ferrovie che ha circa 1000 dipendenti e che segue – in

quanto tale – sia gli investimenti della TAV S.p.a. che quelli delle Ferrovie dello Stato. In passato essa ha assegnato gran parte dei lavori di progettazione e supervisione a consorzi di società di ingegneria, quali dal esempio la TPL. Oggi il quadro di questi rapporti è totalmente cambiato e molti di essi sono stati interrotti. Trattative sono ancora in corso con la TPL, ma l'Italfer si sta organizzando per realizzare la maggior parte delle attività con risorse proprie. Quando avrà bisogno di risorse esterne, vi provvederà esclusivamente attraverso gare d'appalto a livello europeo.

Ribadisco che mentre per quanto riguarda gli accordi con i *General Contractors* si debbono effettaure valutazioni di convenienza circa l'opportunità di rinegoziarli o di abbandonarli, per quanto concerne i nodi ferroviari e tutte le attività legati in generale alle Ferrovie oggi si opera attraverso specifiche gare d'appalto secondo la normativa europea. Si tratta di un impegano tassativo, che credo anche i vertici delle Ferrovie abbiano ribadito, e noi ad essi ci stiamo adeguando.

Il senatore Sarto mi ha rivolto poi una domanda sui calcoli di redditività. Ebbene, a seguito delle risultanze della verifica governativa, sono stati richiesti – particolarmente sulla trasversale – studi di approfondimento che includeranno anche le analisi di redditività quale condizione necessaria per ottenere la copertura finanziaria dei progetti. Si tratta di un'attività che è in corso e i relativi risultati verranno debitamente presentati a Governo e Parlamento.

Posso concordare con lei, senatore Sarto, sul fatto che nella fase iniziale di avvio del progetto non tutti gli aspetti trasportici e i relativi studi fossero stati compiutamente analizzati sia da parte delle Ferrovie che da parte della TAV. Questa certamente è una lacuna che stiamo cercando di colmare per poter compiutamente dimostrare se e quanto queste opere servono, con dati certi. Non è però accettabile che si continui a contrastare, magari con argomentazioni speciose, la necessità di investimento in ferrovia; non si riuscirà infatti a modificare i trasporti tra le varie modalità di trasporto in Italia, se non investendo in questo settore. Il nuovo Piano generale dei trasporti consentirà, al riguardo, di recepire tutte le istanze in maniera adeguata, dando coerente risposta a tutte le esigenze.

Rispetto alla trasversale a cui lei, senatore Sarto, faceva riferimento chiedendomi come mai la verifica ministeriale avesse incluso la stessa nel proprio ambito, rispondo chiarendo che la Torino-Milano è interamente finanziata, mentre il resto no. I gruppi di verifica, esaminando la Torino-Milano, hanno poi proposto che i tratti Torino-Santhià e Novara-Torino debbano essere realizzati subito. Il Presidente Prodi e il ministro Burlando, in un convegno dell'Assolombarda tenutosi a Milano 15 giorni fa, hanno peraltro riconfermato l'unitarietà del progetto di quadruplicamento della Torino-Milano.

Per quanto riguarda invece le intese a suo tempo intercorse con i *General Contractos*, credo di aver già detto che si tratta di un problema di opportunità. È infatti assai probabile che, se noi denunciassimo i contratti, saremmo portati in tribunale e i danni conseguenti potrebbero essere assai rilevanti. Personalmente sono favorevole ad un approccio che

miri ad assicurare il risultato economico di questi contratti piuttosto che buttarli all'aria per il solo fatto che sono stati stipulati nel 1991. Con questo credo – e spero – di aver toccato tutti i punti sollevati dal senatore Sarto.

Al senatore Lo Curzio, che ringrazio per le cortesi parole, faccio presente che per quanto riduarda il Sud, tema sicuramente di grande interesse, non sono in grado di fornire una risposta che possa essere per lui di soddisfazione. Come ho già detto, il ruolo di TAV è quello di realizzare opere decise in primo luogo in sede di pianificazione generale dei Trasporti e quindi da parte delle Ferrovie.

Le necessità da lei evidenziate, quindi, potranno essere recepite soltanto nella fase di messa a punto del nuovo piano generale dei Trasporti. Oggi come oggi non sono ancora disponibili nemmeno le risorse per realizzare la trasversale e non esistono ancora progetti e relative coperture finanziarie da Napoli in giù. Questa è la realtà delle cose per quanto mi riguarda; credo che ad altri competa fornirle una risposta più esauriente in proposito.

Quanto poi ai dati occupazionali, allo stato attuale – come ho già detto – noi abbiamo circa 5.000 occupati; le previsioni, se riuscissimo ad avviare anche le tratte da Torino a Milano e da Milano a Bologna, sono di ulteriori 20 mila occupati diretti, ai quali mi sentirei di dire che si può aggiungere un numero, se non equivalente, di poco inferiore per quanto riguarda l'indotto. L'acquisizione integrale di TAV da parte delle Ferrovie è conseguente ad una decisione presa in sede FS che credo vada letta come scelta di ricondurre il progetto in ambito ferroviario. Mi spiego meglio: non è immaginabile che possano coesistere in Italia due reti ferroviarie, soprattutto se esse sono strettamente interconnesse. Infatti quella dell'Alta velocità italiana, per come è stata concepita, non è una struttura separata come nell'esperienza giapponese, bensì una rete che ha un numero elevatissimo di interconnessioni con la rete storica e che attraversa i nodi ferroviari esistenti, determinando una maglia infrastrutturale fortemente integrata.

Non è perciò pensabile che una rete sia gestita in un modo e l'altra in un altro: l'unitarietà della circolazione e gli aspetti di sicurezza portano a concludere che entrambe debbono essere parte di uno stesso *unicum*. Per quanto riguarda invece il successivo utilizzo di questa rete, tutte le imprese di trasporto dovranno essere messe in grado di transitare sui nuovi binari a parità di condizioni.

Infine, il senatore Lo Curzio mi ha rivolto una domanda sulle piccole aziende e la loro partecipazione agli appalti. Esse possono ovviamente partecipare (anche se non è sempre così semplice) alle gare indette dai *General Contractors* per quanto attiene alle tratte o alle gare indette direttamente dalla TAV per quanto concerne i nodi e tutti gli altri lavori. Eventuali consorzi o associazioni temporanee di impresa che si candidassero per lotti di lavoro, avrebbero però certamente la possibilità di partecipare alle gare con maggiori possibilità di riuscita e pari dignità, fatto salvo il contenuto tecnico e di capacità di realizzare le opere richieste.

Al senatore Terracini rispondo che non esiste una regola precisa in ordine ai tracciati della linea ad alta velocità, cioè se essa deve scorrere parallelamente alla ferrovia esistente o se deve seguire un percorso diverso. I tracciati sono stati identificati seguendo alcuni criteri fondamentali, tenendo in particolare evidenza la necessità di realizzare le nuove linee all'interno degli esistenti corridoi, utilizzando quindi il più possibile gli affiancamenti alle autostrade e i corridoi infrastrutturali. Spesso però un affiancamento vero e proprio non è possibile e quindi la risposta che le posso dare è che non c'è regola, se non quella di privilegiare – dove si può – i corridoi infrastrutturali.

Per quanto riguarda poi le stazioni, non si tratterà necessariamente di stazioni dedicate, si valuterà caso per caso. Ad esempio, a Milano useremo dei binari dell'esistente stazione; a Bologna costruiremo una nuova stazione interrata, il che comporterà la disponibilità di molte tracce superficiali per il trasporto metropolitano; a Firenze faremo una stazione interrata specifica per l'Alta velocità a meno 20 di quota; a Roma utilizzeremo come stazione di porta la stazione Tiburtina e arriveremo su due binari alla stazione Termini; a Napoli ci attesteremo nella stazione centrale, mentre verrà realizzata ad Afragola una stazione specifica di porta così identificata dagli enti locali, in particolare dalla regione, nell'ambito della pianificazione trasportistica regionale. I treni diretti a Napoli passeranno per Afragola e da qui si dirigeranno verso il capoluogo partenopeo, mentre quelli che debbono proseguire verso Sud potranno ovviamente essere immessi sui binari normali (non più ad alta velocità) della linea a nord del Vesuvio.

Ringrazio per la domanda sulla tratta Genova-Milano, argomento peraltro richiamato nella relazione depositata presso l'ufficio di segreteria della Commissione, perchè è una vicenda che presenta delle peculiarità.

Con preventiva autorizzazione degli enti locali si era deciso di effettuare un'indagine preliminare basata su sondaggi geognostici e consistente nello scavo di cunicoli onde verificare le condizioni di realizzabilità della galleria denominata Flavia. A questo scopo erano stati stanziati 100 miliardi; lo stato di avanzamento dei lavori era a poco meno del 50 per cento quando il ministro dell'ambiente Ronchi ha ritenuto di emanare un decreto di sospensione dei lavori, sostenendo la necessità di una preventiva valutazione di impatto ambientale. Noi abbiamo sostenuto che la valutazione di impatto ambientale in quel caso non fosse richiesta perchè non si trattava della galleria, ma di cunicoli esplorativi, sia pure di dimensioni ragguardevoli. Dopo questo evento i due Ministri interessati (trasporti ed ambiente) hanno deciso di costituire un tavolo per individuare la soluzione al problema. Quanto è avvenuto, però, ha dato origine ad un problema occupazionale perchè 119 persone che lavoravano a quei cunicoli sono andati in cassa integrazione.

Le autorità portuali di Genova sono preoccupatissime perchè, in relazione al notevole recente sviluppo del traffico portuale, vedono allontanarsi la prospettiva della realizzazione del terzo valico. Si tratta di un tema assolutamente rilevante, che è all'attenzione nostra

e dei Ministeri interessati. Abbiamo la speranza che entro un mese si possa trovare una soluzione.

Rispondo al senatore Bornacin, chiarendo che per quanto riguarda la Milano-Genova il *General Cotnractor* aveva previsto un progetto di variante da Milano verso Genova nella zona di Alessandria. Tale variante è contenuta nel progetto sottoposto alla valutazione di impatto ambientale, peraltro non ancora ottenuta. A seguito delle risultanze emerse dai tavoli di verifica, si è tuttavia ritenuto opportuno sospendere temporaneamente i ragionamenti sulla linea nel suo complesso e di concentrare l'attenzione sul terzo valico e sul suo collegamento con il nodo di Genova ristrutturando la rete esistente e connettendola alla nuova nella zona di Novi Ligure, privilegiando così l'aspetto legato al trasporto delle merci.

Questo è il quadro della situazione attuale, rispetto alla quale il ministro Burlando è impegnato – così ci ha rappresentato e credo lo abbia affermato anche in sede pubblica – a trovare una soluzione perchè le esigenze del porto di Genova non sono ulteriormente eludibili. È un progetto che si modificherà concettualmente, anche se non so dirvi come, perchè questo deriverà dall'attività attualmente in corso.

Quello dello scioglimento della TAV è un tema al quale non vorrei dare io la risposta, che deve essere trovata in sede politica. Noi riteniamo che il modello di una società di scopo, finalizzata alla realizzazione di infrastrutture, sia complessivamente utile, non solo per il caso dell'Alta velocità.

Molto spesso, quando si devono adottare schemi di finanziamenti di progetti, sono le banche stesse a chiedere un interlocutore unico per poter controllare i flussi finanziari ed avere garanzie circa la restituzione dei debiti. Credo che, una volta ricostituito un quadro di normalità gestionale e contrattuale, il vero problema non sia quello di avere una Società specifica o una Divisione delle Ferrovie. Il vero problema è invece avere le idee chiare e mettere l'enfasi giusta per realizzarle. Non sono a favore di posizioni assolutamente vincolate a schemi precostituiti: ci sono organi titolati a decidere se sia meglio una Società o una Divisione; ne rispetteremo comunque le decisioni.

Rispondendo al senatore Diana, devo confermare che riguardo alla realizzazione della Roma-Napoli i tempi si sono allungati rispetto alle iniziali previsioni. Credo peraltro che un allungamento dei tempi fosse nella logica delle cose, considerando che si tratta del primo progetto, decollato tra innumerevoli difficoltà. Gli attuali stati di avanzamento ci consentono di affermare con consapevole certezza che saremmo in grado di rispettare le date da noi indicate, pur non dimenticando che su una parte importante lato Napoli deve ancora essere completato l'*iter* autorizzativo: speriamo di riuscirvi in fretta, anche perchè è davvero poco positivo che su una parte della tratta i cantieri non siano ancora aperti.

Per quanto riguarda i materiali inerti, ricordo che essi devono rispondere a specifici requisiti di qualità. Nell'ambito dei contratti di fornitura viene chiarito quali materiali siano utilizzabili ed una supervisione è effettuata da personale specializzato. Non posso affermare con as-

soluta certezza che per ogni sassolino vengono rispettati i requisiti richiesti dal contratto, ma posso garantire che complessivamente le forniture di inerti rispettano e rispetteranno le specifiche contenute nei capitolati. Se così non fosse, ci sarebbe una disfunzione nel quadro organizzativo gestionale. Si tratta comunque di un argomento che è alla nostra continua attenzione. Se ci si riferisce, invece, a situazioni specifiche, bisognerebbe indicarle per consentirmi di darne risposte compiute.

Relativamente, infine, alla Messina-Catania, non sono in grado di dare una risposta esauriente, trattandosi di una linea che non rientra nelle competenze e nei programmi TAV.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Renon, dirigente della Società TAV, che la prossima volta si chiamerà Ferrovie dello Stato. Devo dire che abbiamo iniziato questa indagine conoscitiva per cercare di risolvere i problemi della sicurezza...

BORNACIN. Avevamo anche chiesto l'istituzione di una Commissione d'inchiesta.

PRESIDENTE. ...ma, mano a mano che si procede, è sorta l'esigenza di appurare anche gli aspetti che abbiamo affrontato con lei oggi.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad una prossima seduta.

I lavori terminano alle ore 16,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. LUIGI CIAURRO