

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

74° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 LUGLIO 1999

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 8
DONDEYNAZ (<i>Misto</i>).	7
FABRIS, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	3

I lavori hanno inizio alle ore 15,05.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione.

DONDEYNAZ. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e dell'ambiente.* – Premesso:

che nel corso della seduta del Senato del 18 giugno 1999 il Sottosegretario per i trasporti, in sede di risposta a interrogazioni sulla tragedia verificatasi nel Monte Bianco, ha ammesso di non aver avuto il tempo necessario per documentarsi in merito ai quesiti avanzati dallo scrivente con l'interrogazione 3-02913,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro dei lavori pubblici non intenda fornire una risposta alle domande poste con l'interrogazione citata, che si ritiene opportuno riportare integralmente:

che sono trascorsi ormai tre mesi dalla tragedia che ha causato la morte di 41 persone e la chiusura del tunnel del Monte Bianco;

che sono ormai stati delineati sia gli effetti economici sui sistemi regionali e nazionali sia le conseguenze per la modifica dei flussi di traffico in seguito alla interruzione della principale linea di trasporto sull'asse internazionale dell'Europa nord-occidentale (Irlanda, Gran Bretagna, Francia del Nord e in parte Olanda) e dell'Europa mediterranea (via Italia);

che il passaggio permetteva un flusso di circa 1.200.000 veicoli leggeri e circa 800.000 veicoli commerciali all'anno e cioè poco meno del 30 per cento del traffico merci di tutto l'arco alpino occidentale e che il valore delle merci trasportate oscillava tra 4 e 500 miliardi di Euro;

che questa interruzione produce inoltre un aumento considerevole di chilometri di percorso per il trasporto delle merci, un allungamento notevole dei tempi di percorrenza e il congestionamento di altri nodi di transito;

che l'interruzione produce gravi disagi all'economia nazionale e regionale;

che le popolazioni di Courmayeur e Chamonix soffrono un pesante isolamento a causa dell'interruzione dei rapporti tra popolazioni transfrontaliere;

che sono state istituite sia una commissione interministeriale che una commissione ministeriale allo scopo di redigere una normativa-quadro sulla sicurezza di tutti i trafori alpini;

che una commissione tecnico-scientifica istituita dalla società di gestione italo-francese si occupa sia della nuova progettazione che dell'esecuzione dei lavori di ripristino;

che il comitato comune italo-francese si è riunito a Parigi il 25 maggio 1999 e ha tra l'altro individuato una possibile data di apertura del tunnel;

che le istituzioni regionali non sono state coinvolte in nessuna delle fasi decisive delle scelte che determineranno l'avvenire delle popolazioni coinvolte,

si chiede di sapere:

se sia terminata e con quale esito la fase dell'individuazione delle responsabilità e della quantificazione dei danni;

i risultati o tutte le informazioni possibili ad oggi in merito ai lavori avviati dalle innumerevoli commissioni istituite al fine di individuare i tempi di avvio delle opere di progettazione e di ripristino del tunnel;

quali nuove tecnologie si intenda adottare per rendere sicuro il transito nei tunnel;

se sia stata predisposta la nuova normativa-quadro sulla sicurezza dei trafori;

se sia stata predisposta una regolazione selettiva della circolazione per categorie di merci, per atto temporale del trasporto, per la circolazione delle merci pericolose;

se si preveda una apertura del tunnel differenziata tra traffico leggero e traffico commerciale pesante e in quali tempi;

come si intenda intervenire per coinvolgere operativamente le istituzioni della regione Valle d'Aosta e del dipartimento della Savoia;

se il Governo, tenuto conto che il traffico merci è destinato ad aumentare anche in modo vertiginoso nei prossimi anni, abbia preso in considerazione l'evidente necessità di spostare parte dell'attuale traffico di questa direttrice su un nuovo tunnel ferroviario».

L'interrogante, come già richiesto in Aula nella seduta del 18 giugno 1999, chiede infine di sapere quale sia il parere del Ministro dell'interno in merito alla paventata iniziativa del giudice istruttore di Bonneville volta alla ricostruzione dell'incidente avvenuto il 23 marzo 1999 (prevedendo quindi il passaggio e l'incendio di un camion nella stessa galleria, con la stessa quantità di margarina e farina), tenendo presente la fortissima preoccupazione che tale iniziativa – che dovrebbe svolgersi addirittura nel mese di settembre – ha suscitato sia nella stampa sia – e a maggior ragione – nell'opinione pubblica della Valle.

(3-02930)

FABRIS, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dopo l'incendio scoppiato il 24 marzo 1999 nel traforo del Monte Bianco, che ha provocato la morte di 39 persone, sono state insediate due Commissioni amministrative di inchiesta tecnica, una francese, da parte del Ministro

dell'interno e del Ministro *de l'équipement, transports et logement*, e l'altra, italiana, da parte del Ministro dei lavori pubblici.

A seguito di quanto stabilito nell'incontro avvenuto a Roma nel mese di aprile, tra il Ministro dei lavori pubblici Enrico Micheli e il Ministro *de l'équipement, transports et logement* Jean-Claude Gayssot, le due Commissioni hanno cominciato a lavorare insieme a partire dalla metà del mese di maggio al fine di predisporre un documento comune.

Avendo entrambe già iniziato i rispettivi lavori, è stato deciso che, pur informandosi reciprocamente circa lo stato di avanzamento delle rispettive riflessioni, avrebbero proseguito ciascuna per conto proprio il lavoro di redazione di un rapporto sulle circostanze della catastrofe, le cause che ne hanno determinato la portata, e gli insegnamenti che è possibile trarre dall'incidente stesso. Ciascuna delle due Commissioni ha predisposto un rapporto nazionale intermedio in data 31 maggio 1999 che è stato consegnato ai Ministri dei rispettivi Paesi ma entrambi i rapporti non sono stati resi pubblici, al fine di non ostacolare i lavori di predisposizione del rapporto comune.

Durante il mese di giugno, le due Commissioni, oltre a completare i rapporti nazionali, hanno stilato il rapporto comune volto a riassumere le principali osservazioni contenute nei due rapporti nazionali, nonché ad avanzare alcune proposte per la riapertura del tunnel. Al suddetto rapporto comune sono stati allegati i due rapporti nazionali conclusivi che lo completano. I due rapporti datati 30 giugno sviluppano tutti i punti illustrati nel rapporto comune. Redatti entrambi in brevissimo tempo rispetto alla complessità dei fatti da analizzare, essi possono divergere nella forma e in alcune valutazioni, ma si accordano nelle loro conclusioni essenziali, presentate nel rapporto comune.

Il rapporto comune illustra le circostanze che hanno concorso a determinare la tragedia che nel giro di qualche minuto ha assunto caratteristiche eccezionali e senza precedenti rispetto ad altri incendi nei tunnel verificatisi sia in Italia che in Francia.

Il rapporto non individua responsabilità specifiche da parte degli operatori o negligenze nelle operazioni di soccorso. Su tali argomenti, peraltro, si esprimerà la Magistratura francese competente per territorio.

Inoltre, nel rapporto viene suggerito il ricorso alla simulazione attraverso calcoli matematici per individuare i possibili regimi di ventilazione che dovranno essere applicati nel traforo al momento della sua riapertura. Questo tipo di ricostruzione è, a parere dei tecnici e degli esperti, indubbiamente più attendibile di altri sistemi empirici (quali quello che vorrebbe sperimentare il Giudice Istruttore francese di Bonneville) e soprattutto consente di confrontare, senza rischi per le strutture e le persone, le diverse situazioni sia per avere informazioni più precise sulle circostanze delle catastrofe che sulle misure da adottare per la riapertura del traforo. Su tale argomento hanno anche convenuto i due Ministri durante l'incontro di Courmayeur. Si segnala in proposito che questo Ministero ha già coinvolto l'ambasciata italiana a Parigi perchè si interessi del problema e adotti tutte le misure necessarie ad evitare, pur nel rispetto delle

prerogative della magistratura, un simile esperimento, che certamente produrrà danni sia in termini di fumi nocivi che si disperderanno nelle due valli sia per gli ulteriori ammaloramenti che provocherà alle strutture del traforo.

Nella seconda parte del rapporto comune sono indicate attraverso 41 raccomandazioni le condizioni da tener presente nella riapertura e nell'esercizio del traforo in condizioni di sicurezza.

Le prime sei riguardano la commissione intergovernativa di controllo ed in particolare la creazione al suo interno di un comitato tecnico di sicurezza, con competenza su tutti i tunnel stradali italo-francesi (Monte Bianco, Frejus, Tenda).

Le successive tre raccomandazioni (7-9) riguardano le società concessionarie che dovrebbero istituire immediatamente una direzione unica di esercizio e un'unica direzione tecnica per l'elaborazione fin da subito di progetti unitari d'investimento per tutto il traforo. Al tempo stesso dovrebbero essere avviati studi per costituire un'unica società di gestione.

Le raccomandazioni da 10 a 17 riguardano le attrezzature e gli impianti la cui installazione è ritenuta necessaria prima della riapertura, ed in particolare la sala comando unica (con l'altra, in *stand-by*, pronta ad intervenire); un sistema informatizzato di controllo e comando; dispositivi di misura dei dati relativi alla sicurezza (dati sulla circolazione dei veicoli nel traforo); un sistema di controllo sui veicoli (numero e tipi di veicoli presenti nel traforo); la revisione dei circuiti di alimentazione elettrica, delle reti di misura e di comando, con opportuna resistenza al fuoco; l'installazione di opportuna segnaletica anche acustica e luminosa (pannelli a messaggio variabile e strumenti per determinare e far rispettare la distanza di sicurezza all'interno del traforo); profonde modifiche al sistema di ventilazione.

Le raccomandazioni da 18 a 21 riguardano gli interventi di ingegneria civile ed in particolare, oltre a quelli di ricostruzione dei tratti ammalorati dall'incendio (si ricorda che il tratto interessato dall'incendio è lungo circa un chilometro), si citano l'installazione di altri 18 rifugi e l'allargamento ed il potenziamento di quelli esistenti; la realizzazione di un collegamento di tutti i rifugi con i due accessi al traforo attraverso un canale (attrezzando allo scopo uno dei canali di ventilazione esistenti); interventi tesi a migliorare le condizioni di circolazione all'interno del traforo (attraverso studi di fattibilità scegliere la soluzione migliore tra le due ipotizzate nel rapporto: aumentare il numero dei garage o allargare la carreggiata, con restringimento dei marciapiedi e riseghe nella volta del traforo).

Le raccomandazioni da 22 e 24 riguardano la regolamentazione della circolazione ed in particolare la distanza di sicurezza da imporre fin dall'ingresso dei veicoli nel traforo; il controllo del rispetto delle norme attraverso forze di polizia sufficienti i cui costi potrebbero essere anche coperti dalle due Società attraverso apposite convenzioni; l'ispezione dei camion prima di accedere nel traforo.

Attraverso le raccomandazioni da 25 e 28 vengono fornite proposte per la completa revisione delle consegne di sicurezza, mentre quelle da

29 a 34 riguardano l'organizzazione dei mezzi di soccorso da parte sia delle società concessionarie (in materia di primo e pronto intervento), che delle autorità pubbliche.

Alla formazione ed all'informazione degli utenti sono dedicate le raccomandazioni da 35 a 37, con il compito per la Commissione intergovernativa di controllare l'adeguatezza delle misure adottate.

Le ultime quattro raccomandazioni (da 38 a 41) riguardano una nuova politica per la costruzione e la circolazione dei veicoli ed in particolare dei veicoli adibiti al trasporto delle merci. Maggiore attenzione al rischio incendi nella scelta dei materiali dei serbatoi di carburante (con riduzione della quantità massima trasportabile) e dei materiali utilizzati, in particolare degli isolanti dei veicoli frigoriferi. Si auspica che venga posto un freno alla politica attuata in questi ultimi anni di aumentare i pesi e le dimensioni dei veicoli adibiti al trasporto merci, senza aver prima provveduto all'allargamento ed al potenziamento delle sedi stradali. Questa insana politica ha tra l'altro aumentato la competitività del trasporto merci stradale a scapito del trasporto ferroviario.

Dovranno inoltre essere riviste le classificazioni internazionali di merci pericolose inserendo al più presto quelle facilmente liquefattiabili che presentano un potere calorifero paragonabile a quello degli idrocarburi.

Il rapporto comune non entra, peraltro, nel merito dei costi e dei tempi necessari per la riapertura in sicurezza del traforo.

Un'analisi di massima predisposta dalle due società concessionarie indica in circa 244 miliardi di lire (126 milioni di euro) i costi per le riparazioni e le migliorie della galleria, compresi i nuovi impianti che sono stati indicati come necessari nel rapporto comune. In questi costi non sono compresi quelli relativi alle opere per la costruzione dei nuovi *garage* o per l'allargamento della carreggiata, per i quali occorrono studi più approfonditi.

Durante l'incontro di Courmayeur i ministri Micheli e Gayssot, tenuto conto dell'importanza strategica che riveste il collegamento stradale attraverso il Monte Bianco e la necessità, quindi, di una sua pronta riapertura, hanno sottoscritto un comunicato congiunto.

I Ministri hanno espresso la determinazione che la riapertura del traforo del Monte Bianco non potrà avvenire se non in condizioni di un alto livello di sicurezza. La riapertura di questa importante via di comunicazione dovrà essere messa in opera senza ritardi entro l'autunno del 2000, al fine di non penalizzare più a lungo i rapporti economici tra i due paesi.

I Ministri hanno inoltre concordato sulle seguenti misure. Le società concessionarie dovranno predisporre immediatamente i progetti dei lavori sulla base delle raccomandazioni contenute nel rapporto comune, e dovranno costituire un'unica direzione tecnica che assicuri la progettazione e la direzione dei lavori ed anche un'unica direzione di esercizio. Dovranno inoltre predisporre un piano di sicurezza comune da coordinare con il piano di soccorso pubblico binazionale.

In secondo luogo i Ministri hanno concordato di sensibilizzare i competenti organi dei due paesi in modo che l'approvazione e la messa in opera dei progetti, e le procedure di appalto, avvengano il più celermente possibile, nel rispetto delle legislazioni nazionali e ovviamente comunitarie.

Infine i due Ministri si sono impegnati a unire i loro sforzi per creare le condizioni di un più grande sviluppo del trasporto ferroviario di merci (trasporto combinato e strada-rotai), tra la Francia e l'Italia, in modo da ottimizzare il livello di sicurezza e la domanda di circolazione delle merci.

In merito ad altri punti sollevati dall'onorevole interrogante si fa presente che è allo studio del consiglio superiore dei lavori pubblici una normativa specifica per i tunnel stradali che sarà preceduta da una circolare indirizzata a tutti gli enti proprietari di strade (in particolare Anas e società concessionarie) che impone un monitoraggio completo dei tunnel e l'adozione di alcune misure specifiche da applicare nel breve periodo (quali l'illuminazione e la dotazione di alcune strutture di primo intervento).

Per le merci pericolose, gli uffici dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti stanno predisponendo una specifica direttiva per regolamentare la circolazione di detti prodotti sui tratti di strada a maggior rischio ed in particolare nelle gallerie.

Per concludere in merito al coinvolgimento delle istituzioni della regione Valle d'Aosta – come richiesto dall'onorevole interrogante – nelle decisioni da prendere in merito alla riapertura del traforo del Monte Bianco si assicura che si provvederà in tempi brevi ad inserire un rappresentante della regione nella commissione intergovernativa che, come noto, in base al trattato italo-francese dovrà approvare i progetti ed i regolamenti di circolazione all'interno del traforo.

DONDEYNAZ. Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario dell'esauriente risposta, desidero solo sottolineare che l'avrei gradita maggiormente se mi fosse stata fornita con qualche giorno di anticipo perchè molte informazioni che abbiamo testè ascoltato sono già state comunicate pubblicamente dal Ministro in un recente convegno svoltosi ad Aosta.

Ho sottolineato ciò nella speranza che in una prossima occasione il Parlamento possa essere messo in condizione di svolgere un ruolo attivo di comunicazione anche nei confronti delle popolazioni.

Per quanto riguarda il merito della risposta, considero particolarmente importante l'impegno assunto dai due Governi per impedire che si ripetano tragedie del genere; ribadisco pertanto la mia soddisfazione per i contenuti della risposta del Sottosegretario.

PRESIDENTE. Senatore Dondeynaz, le faccio presente che questa Commissione non ha fatto trascorrere neanche mezza giornata dal momento in cui lo svolgimento dell'interrogazione è stato trasferito in questa sede dall'Assemblea.

Lo svolgimento dell'interrogazione all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
DOTT. GIANCARLO STAFFA