



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 2

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE  
ECONOMICA E FINANZIARIA DELLE FERROVIE  
DELLO STATO E SULLO STATO DEI CANTIERI  
E DEI COSTI DELL'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA

70<sup>a</sup> seduta: martedì 15 maggio 2007

Presidenza della presidente DONATI

**I N D I C E****Audizione del ministro delle infrastrutture Di Pietro**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 7, 19 e <i>passim</i>
BRUTTI PAOLO ( <i>Ulivo</i> ) . . . . .	14, 17, 18 e <i>passim</i>
CICOLANI ( <i>FI</i> ) . . . . .	14, 15, 17 e <i>passim</i>
DI PIETRO, ministro delle infrastrutture . . . . .	3, 6, 20 e <i>passim</i>
* GRILLO ( <i>FI</i> ) . . . . .	9, 11, 13 e <i>passim</i>
MARTINAT ( <i>AN</i> ) . . . . .	6, 7, 9 e <i>passim</i>
MAZZARELLO ( <i>Ulivo</i> ) . . . . .	9, 11, 12 e <i>passim</i>
* PALERMO ( <i>RC-SE</i> ) . . . . .	16
PONTONE ( <i>AN</i> ) . . . . .	16

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

*Interviene il ministro delle infrastrutture Di Pietro.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,40.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del ministro delle infrastrutture Di Pietro**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione economica e finanziaria delle Ferrovie dello Stato e sullo stato dei cantieri e dei costi dell'alta velocità ferroviaria, sospesa nella seduta del 21 marzo scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È prevista oggi l'audizione del ministro delle infrastrutture Di Pietro. Essendo il suo Dicastero vigilante sugli investimenti, l'audizione odierna sarà focalizzata sulla questione dei costi e pertanto si concentrerà sullo stato dell'AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità).

Abbiamo provveduto ad inviare al Ministro, per conoscenza, il testo consegnato agli atti della Commissione dai dirigenti delle Ferrovie nella precedente audizione, nel quale essi hanno documentato a loro giudizio la situazione e le ragioni dei costi così elevati dell'Alta Velocità ferroviaria.

Questa è la seconda audizione della nostra indagine; siamo tutti in attesa di conoscere le valutazioni del Ministro delle infrastrutture sulla delicatissima questione riguardante la necessità di aprire cantieri per gli investimenti ferroviari per l'Alta Velocità/Alta capacità a costi sostenibili per il Paese. Do quindi la parola al ministro Antonio Di Pietro.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Grazie, Presidente, per l'invito a partecipare a questa audizione. Il quesito posto riguarda i costi dell'Alta Velocità e la possibilità che essa possa costare di meno.

Agli atti dell'ufficio del Ministero risulta che le previsioni originali per questa opera – il più importante investimento pubblico avviato in Italia dal dopoguerra e il più importante d'Europa – sono state rimesse in ampiamente discussione perché, a valori costanti nel 2006, sono stati spesi o si stima di spendere, 32 miliardi in investimenti in luogo dei 15,5 miliardi previsti: si tratta del doppio. L'ufficio del Ministero delle infrastrutture ha condotto un'analisi, nei limiti entro i quali un'analisi di questo tipo

può riguardare tale ufficio: infatti, come voi sapete, fino alla scorsa legislatura tale analisi avrebbe riguardato il Ministero dei trasporti. In base ai risultati emersi, le motivazioni addotte per l'aumento da 15,5 a 32 miliardi di euro sono diverse. Certamente, è stato necessario provvedere a una ridefinizione completa dell'impostazione progettuale. Sono state fatte molte modifiche e integrazioni rispetto all'iniziale stesura delle progettazioni a causa di varie vicissitudini dato che, nel corso del tempo, si sono verificate trasformazioni anche in funzione di Alta Capacità e non solo di Alta Velocità. Quindi, le indicazioni iniziali che prevedevano soltanto l'Alta Velocità hanno risentito di questa serie ulteriore di interventi.

In tal modo il progetto, impostato originariamente come linea veloce con limitate interconnessioni con la rete ferroviaria esistente, è stato rielaborato per poterlo interconnettere in modo più appropriato e approfondito, così da interessare un vero e proprio quadruplicamento dell'asse Torino-Milano-Napoli, incrementare le interconnessioni e prevedere il transito di merci, anche di rilevante quantità, sulle linee inizialmente previste come Alta Velocità. Questa è la prima ragione.

Un'altra ragione dell'aumento delle spese è dovuta agli interventi delle competenti autorità territoriali e locali in sede di stesura della progettazione (ma non voglio entrare nel merito per giudicarli meritevoli o meno). Tali interventi hanno quasi sempre comportato onerose ricadute in termini di appesantimento delle opere da realizzare. Uso il termine «appesantimento» in senso oggettivo, senza dover specificare se sia un vantaggio o uno svantaggio. Resta il fatto che le opere infrastrutturali in questione hanno comportato una serie di altre opere connesse, interconnesse o comunque collaterali comportanti un aggravio sia del progetto che dell'impegno finanziario. A titolo d'esempio, ricordo le variazioni di tracciato che spesso hanno portato, rispetto al progetto originario, alla realizzazione di viadotti o di gallerie artificiali non previsti dal progetto originario e a nuove viabilità per l'adeguamento ai tracciati esistenti; è stato necessario anche realizzare un numero di interconnessioni importanti ed estese aree di riambientalizzazione fuori linea; si è poi dovuto intervenire in maniera massiccia per i potenziamenti autostradali e la ricostruzione degli svincoli, specialmente dove si svolgevano attività in parallelo fra di loro; è stato necessario intervenire sui corsi d'acqua, sui canali e sulla rete irrigua con un'attività di riqualificazione del territorio *a latere* di quella tecnica specifica dell'Alta Velocità. Si può discutere se tali interventi potessero essere iscritti a questo capitolo o meno ma non c'è dubbio che essi abbiano apportato benefici al territorio per quanto riguarda le riqualificazioni di canali, rete irrigua e corsi d'acqua.

La terza ragione fondamentale di questo raddoppio delle spese è legata alle modalità di affidamento delle opere che furono definite, all'inizio degli anni Novanta, dall'allora amministratore straordinario delle Ferrovie dello Stato, a suo tempo confortato dai pareri del Consiglio di Stato, n. 57 del 1991 e n. 95 del 1993. Resta però il fatto che quelle modalità di affidamento delle opere hanno posto la committenza in una condizione di minore capacità negoziale. Vi era un solo soggetto normativamente indicato

che, quindi, ha fatto il prezzo e non è stato possibile ricorrere ad una competizione di mercato tra soggetti qualificati. Se, invece, si fosse svolta una gara europea basata su un progetto, esecutivo o quanto meno definitivo e già provvisto delle relative autorizzazioni della Conferenza dei servizi, avremmo saputo esattamente di quante risorse finanziarie avevamo bisogno.

Queste sono le tre ragioni fondamentali che hanno comportato (soprattutto l'ultima delle tre), la responsabilità, assunta dal Governo e adottata dal Parlamento, di revocare le concessioni per le tratte ancora da realizzare, proprio nel tentativo di rimettere in competizione di mercato tra soggetti qualificati la realizzazione di quelle opere e vedere se, e in che modo, si poteva risparmiare. Inoltre in sede europea (questa è la quarta ragione) si è realizzata una vera e propria innovazione tecnologica nell'ambito del sistema di distanziamento dei treni per i traffici ad Alta Velocità, con una serie di ulteriori interventi nello sviluppo delle infrastrutture relative.

Siccome non vogliamo sottrarci alla responsabilità di verificare i costi in Italia, sia rispetto ad altri Paesi che hanno sviluppato una linea simile alla nostra, sia per sapere quanto abbiamo speso per ognuna delle linee, consegnerò agli atti della Commissione una nota, predisposta dal capo dipartimento del mio ufficio. In essa troverete una tabella dei costi, sia per singola tratta sia complessiva, in modo da verificare tanto le linee in costruzione che le ulteriori tre in progettazione, vale a dire il Terzo valico, la Milano-Verona e la Verona-Padova. Troverete quindi indicati quanti chilometri di linea interessano ognuna di queste tratte, il costo totale in milioni di euro e il costo per chilometro. Potrete osservare che si va da un massimo di 68 milioni di euro a chilometro per la tratta Bologna-Firenze ad un minimo di 19 milioni di euro a chilometro per la tratta Padova-Mestre. Mediamente siamo intorno ai 45-50 milioni di euro a chilometro.

Una specifica analisi ha reso possibile individuare rilevanti differenze tra questi costi e quelli delle linee ad alta velocità in fase di costruzione in Francia e in Spagna. In questi due Paesi il costo si aggira attorno ai 9-10 milioni di euro per chilometro mentre in Italia il costo raggiunge almeno i 32 milioni di euro a chilometro, fatta eccezione per qualche picco. Quindi è stata realizzata anche un'analisi per individuare le motivazioni settoriali che hanno concorso a tale differenza. Nella nota scritta, che depositerò agli atti della Commissione, si evidenzia che le motivazioni sono diverse. Trattandosi infatti di un raddoppio del costo per chilometro si è cercato di capire dove, in concreto, si è determinata questa differenza di prezzo tra l'uno e l'altro costo a chilometro. Nel nostro Paese la moltiplicazione dei costi, in confronto a quelli sostenuti dagli altri, dovuta alle modalità di affidamento e alle specifiche progettuali, è di 6-7 milioni di euro a chilometro. Infatti, piaccia o non piaccia, il nostro Paese presenta un'orografia e una sismicità del territorio diverse dagli altri. Inoltre abbiamo anche reso il sistema dell'Alta Capacità parte integrante del sistema dell'Alta Velocità e ciò rappresenta un valore aggiunto delle nostre linee ferrovia-

rie. L'insieme di questi fattori, orografia, sismicità e alta capacità, in base agli studi realizzati dal nostro Ministero, ha determinato una maggiorazione dei costi di altri 6-7 milioni di euro a chilometro.

Vi è poi un'ulteriore previsione di aumento dei costi di 6-8 milioni di euro a chilometro per le prescrizioni ambientali e territoriali, il cosiddetto costo di passaggio.

MARTINAT (AN). Parliamo pure di marchette locali.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Si può parlare di necessità locali o dell'opportunità di venire incontro a talune esigenze – ciò dipende dall'angolo visuale e fa parte del dibattito politico –, ma per la matematica si registra una differenza di 6-8 milioni di euro a chilometro. Vi è poi un'ulteriore differenza di circa 1,5 milioni di euro a chilometro dovuta alla specifica antropizzazione del territorio e quindi all'acquisizione di aree. Si tratta in sostanza dei costi da sostenere per l'acquisizione dei terreni e per gli espropri. Infine, una differenza di 1,5 milioni di euro a chilometro è legata all'innovazione tecnologica. Sul piano tecnico le nostre linee ferroviarie, per la parte Alta capacità-Alta velocità, sono tra le migliori in Europa. Rispetto agli altri Paesi quindi si ha una differenza totale dei costi che varia dai 18 ai 23 milioni di euro a chilometro.

Per completezza d'informazione desidero sottolineare che quando ci siamo trovati ad operare insieme agli altri Paesi per realizzare progetti in comune i costi hanno trovato un loro punto di equilibrio, almeno nelle stime. Mi riferisco, ad esempio, alle gallerie di valico della nuova linea Lione-Torino e della nuova linea del Brennero. Si tratta di interventi realizzati dagli italiani e dai francesi, o perlomeno di progetti condotti da società miste. La montagna del resto è la stessa e non risente delle influenze politiche. Le progettazioni – ripeto – sono state realizzate da società miste sotto il controllo di entrambe le autorità.

I costi delle nuove linee in galleria sono risultati di 116 milioni di euro a chilometro per la linea del Moncenisio e di 110 milioni di euro per il nuovo Brennero, con valutazioni del tutto condivise dal responsabile delle Ferrovie francese, dal Ministero dei trasporti austriaco, da quello italiano e anche da quello svizzero. Per la parte del San Gottardo e del Lötschberg, costruita direttamente dagli austriaci giacché la galleria prosegue in territorio austriaco, il costo si aggira intorno ai 90-100 milioni di euro a chilometro. Pertanto, quando si è lavorato sulla stessa montagna nell'attraversamento delle Alpi, i costi indicati nei progetti da parte delle omologhe autorità dei Paesi interessati si sono rivelati pressappoco in linea. Uso il termine «pressappoco» perché se per la parte italiana il costo della Brennero-Moncenisio si aggira sui 110-116 milioni di euro a chilometro, per le gallerie di pertinenza degli svizzeri il costo è di 90 milioni di euro a chilometro; viene spontaneo dire che sono proprio svizzeri!

Da ultimo, e concludo, faccio un breve richiamo allo stato attuale dei cantieri. Mi riferisco in particolare all'asse Torino-Milano-Napoli. Alcune tratte sono già attivate, come la Roma-Napoli, la Torino-Novara, la Bolo-

gna-Modena e la Padova-Mestre. A breve è prevista l'attivazione della tratta Treviglio-Pioltello-Milano.

L'attivazione della tratta Milano-Bologna è prevista per il mese di settembre 2008, mentre la Firenze-Bologna a dicembre 2009. All'interno delle suddette tratte è prevista, per il 2008, l'attivazione in superficie del nodo di Bologna, della variante sulla stazione Tiburtina per il nodo di Roma, e della Roma-Napoli via Afragola, per l'ingresso a Napoli; è prevista infine per il 2009 l'attivazione del nodo di Firenze, mentre nel 2011 e 2014 saranno definite le tratte interraste di Firenze e Bologna.

Questa è la risposta al quesito tecnico che è stato avanzato.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per l'esposizione introduttiva e per la nota consegnata agli atti della Commissione.

MARTINAT (AN). Ringrazio il Ministro, ma i dati tecnici li avevano già forniti i dirigenti di Ferrovie dello Stato. In tal senso questa audizione potrebbe essere considerata inutile; personalmente però credo che la sua audizione debba avere una natura politica dato che lei è un Ministro. Quindi il primo interrogativo che le pongo è se non ritiene doveroso da parte sua smentire certi fatti o perlomeno comunicare, con la stessa veemenza con cui ha agito altre volte, la necessità di aprire un'inchiesta sul problema dei costi dell'alta velocità in Italia.

Caro Ministro, è bello limitarsi ad affermare che in Francia e in Spagna le tratte costano 9-10 milioni di euro a chilometro e in Italia 32 milioni di euro a chilometro, ma quello che c'è dietro lei lo sa e del resto lo ha detto anche prima. Sa anche di chi è la colpa di questi aumenti, che hanno portato ad un costo tre volte superiore rispetto a quello sostenuto da francesi e spagnoli: il Governo di sinistra presieduto da Prodi e precedente l'ultimo Governo Berlusconi. La trasformazione del progetto da alta velocità ad alta capacità, in base ai dati tecnici da lei forniti, è costata il 25 per cento in più. Le marchette pagate agli enti locali sono state determinate precedentemente dalla Conferenza dei servizi. Qualcuno ha deciso sul problema delle barriere, volute per salvaguardare l'ambiente, e sull'abbinamento al sistema autostradale, con l'abbattimento di 400 cavalcavia con un costo di 4 miliardi di euro. Non possiamo allora continuare a fare i tecnici; lei è un politico e, in quanto tale, deve far rivelare la seconda faccia della medaglia, attribuendo anche le responsabilità politiche. È troppo facile fare il demagogo e dire ai giornalisti che sarà aperta un'inchiesta in merito; l'inchiesta è chiusa. Tragga ora le conclusioni politiche circa l'attribuzione della responsabilità.

Per quanto riguarda il costo aggiuntivo del *general contractor*, i dati che ci ha fornito l'amministratore delegato parlano di una differenza che oscilla dal 14 al 20 per cento in più. Infatti, sulla linea Torino-Napoli, il costo (depurato dell'alta capacità, degli espropri che in Italia sono molto più cari, del fatto che abbiamo i viadotti e le gallerie e gli altri Paesi viaggiano sul piano, delle marchette ai Comuni) presenta una differenza globale tra Francia, Spagna e Italia che va dal 14 al 20 per cento. È il costo

di un *general contractor* che si è assunto con una fideiussione milionaria, anzi miliardaria, la responsabilità dei tempi e dei modi di realizzazione. Questo non capita facendo un appalto internazionale.

Ricordare l'appalto di Bologna è fin troppo facile: è stata fatta la gara nel 1997-1998, con un ribasso al 47 per cento, abbiamo registrato quattro anni di ritardo, più del 28 per cento già aggiudicato e confermato del prezzo iniziale, con una riserva di 50 milioni di euro. I tempi non sono stati rispettati, i prezzi sono lievitati del 28 per cento – solo per il momento – e poi vedremo la fine. Ricordo che anche per le tre tratte ancora da realizzare (ma c'è stata la revoca degli attuali concessionari) i prezzi erano concordati dall'ingegner Moretti. Allora bisogna fare chiarezza: l'ingegner Moretti, che voi avete nominato amministratore delegato delle Ferrovie, o non è affidabile o prendeva farfalle quando ha firmato per i quattro milioni sulla linea Genova-Milano. È affidabile oppure no? Il prezzo era concordato in modo equo o no? L'altra grande bugia, che rappresenta l'altra faccia della medaglia, riguarda la diminuzione della spesa; non la realizzerete. Infatti per realizzarla – lei lo sa meglio di me – o ha in mano il progetto esecutivo dell'ex concessionaria o deve indire una gara internazionale di progettazione. Tralasciamo il problema dei danni che purtroppo caricherete allo Stato italiano negli anni a venire; ora dovete fare una gara internazionale ma per avere il progetto esecutivo cantierabile saranno necessari due anni; quindi già sappiamo che perderete due anni di tempo. Domani mattina si sarebbero potuti aprire i cantieri; voi non li aprite e decidete di bandire la gara per il progetto, perdendo così due anni; poi, tra due anni farete l'appalto, che per le gare internazionali richiede dai sei mesi a un anno; successivamente si apriranno i cantieri e speriamo che, con la solidarietà globale che c'è in Italia, non si ripeta ciò che è accaduto sulla linea Torino-Parigi. L'altro giorno ho appreso infatti che i «NO TAV» hanno bloccato la linea Torino-Parigi per un'ora per esprimere solidarietà con i sovversivi della Campania: sovversivi loro, sovversivi gli altri! Si è ormai passati dalla politica del fare, alla politica del non fare, a quella del disfare. Non so in Campania cosa succederà, ma credo che qualcuno debba trovare il posto dove collocare l'immondizia. Non ritengo corretto che le Forze di polizia non siano intervenute, lasciando bloccata a Bussoleno la linea internazionale Torino-Parigi per un'ora. Continuando così questo Paese che ormai è diventato ingovernabile lo sarà sempre di più.

Il Ministro ha citato il traforo del Lötschberg. Gli svizzeri stanno costruendo tale traforo ad una velocità incredibile, ma quando esso sarà finito, noi non avremo pronto il Gottardo. Come risolveremo allora la questione della linea Torino-Novara-Gottardo-Lötschberg, che fa parte della Genova-Rotterdam? Quattro anni fa, quando fu raggiunto l'accordo per la linea Genova-Rotterdam, gli svizzeri partirono con l'appalto dei lavori; noi ne stiamo ancora parlando e adesso avete anche revocato la concessione.



MAZZARELLO (*Ulivo*). I lavori per il traforo del Lötschberg sono iniziati molto prima.

MARTINAT (*AN*). Sì, ma il traforo sarà pronto tra due anni; noi forse tra due anni avremo il progetto per l'appalto del Terzo valico. Poi ci sarà da ammodernare la linea che parte da Novara e nel frattempo rischiamo che le grandi compagnie che girano il mondo, che stavano puntando su Genova e su Taranto per scaricare le loro navi, decidano di proseguire il viaggio e ampliare il costo. Vorrei ricordare che già tutto il sistema del Danubio si sta riattrezzando e riqualificando per essere una grande rotta fluviale. Invece noi rischiamo che la Pianura padana, il secondo grande polo industriale europeo dopo la Ruhr, resti completamente tagliata fuori.

La pregherei infine, signor Ministro, nei suoi comunicati e nelle sue dichiarazioni, di far vedere finalmente la seconda faccia della medaglia, attribuendo le responsabilità politiche e non i numeri; i numeri li conoscono tutti ma i giornali spesso se ne dimenticano e sparano titoloni. Credo allora che i cittadini italiani debbono essere rassicurati non sull'operato del precedente Governo, ma su quello del Governo ancora precedente, che ha fatto partire il sistema Alta velocità/Alta capacità con i costi che oggi tutto il popolo italiano sta pagando.

GRILLO (*FI*). Signora Presidente, voglio innanzi tutto rilevare che la relazione del Ministro nella sua chiarezza espositiva evidenzia un limite politico. Non ho nessuna osservazione da fare sulle questioni evidenziate dal Ministro; anzi per certi versi esse sono la ripetizione di quello che i dirigenti delle Ferrovie ci hanno rappresentato in un'esauriente audizione nel corso della quale ci hanno spiegato le ragioni dei maggiori costi. Il dato politico che mi sorprende è che un Ministro come lei, onorevole Di Pietro, che arriva in un momento particolare della storia di questo Paese, che prende in eredità una vicenda strategica e importante per lo sviluppo del nostro Paese (lo ha detto lei che l'alta velocità è il più grande investimento mai programmato nella storia dell'Italia), anziché sforzarsi di analizzare in modo critico, attento e documentato cosa nasconde questa storia, in qualche modo si appiattisce sulla linea degli impiegati delle Ferrovie che da tanti anni ci rappresentano una realtà che è un po' diversa. Come già detto dal senatore Martinat – e lo ribadisco – un conto sono le polemiche sui giornali, un conto i dati concreti sui quali noi, in Parlamento, dobbiamo sforzarci di ragionare nell'interesse del Paese, non della nostra parte politica.

Per quanto riguarda i maggiori costi di Alta Velocità/Alta Capacità, ricordo che quando è stata assunta questa decisione non ero né al Governo né in Parlamento. Basterebbe però dire all'opinione pubblica di questo Paese che quando fu avviato questo progetto il solo fatto di immaginare che lungo queste tratte di Alta Velocità dovessero correre treni passeggeri e treni merci costituiva elemento di distinzione rispetto all'alta velocità realizzata in Francia e Spagna. Pertanto, i paragoni tra l'alta velocità ita-

liana, quella francese e quella spagnola sono disomogenei e negativi per il nostro Paese. Io sono un nazionalista, e difendo il mio Paese; bisogna smetterla con queste assurdità, diffuse solo per assecondare il gusto dei giornali nello scrivere dello sfascio delle Ferrovie.

Abbiamo commesso un errore: ma chi lo ha commesso? Probabilmente, e parlo in modo esplicito perché il discorso sia ben chiaro, alla fine degli anni Ottanta la *lobby* dei costruttori assunse questa decisione per ingordigia. È probabile, ma comunque tale decisione diede l'avvio ad una serie di costi assolutamente superiori a quelli originari.

Io sono da sempre un difensore del Terzo valico e ho percorso tutta la Liguria a descriverne le grandi ricadute in termini economici e produttivi, come il fatto che dal Terzo valico possono transitare anche le merci. Se noi avessimo progettato l'alta velocità per i soli passeggeri, immaginando che i carri merci potessero transitare sulle vecchie tratte, avremmo ottenuto l'uovo di Colombo pagando molto meno l'alta velocità e consentendo ai treni merci di andare sulle tratte esistenti.

Sulla tratta Milano-Genova, i carri merci transitano ad una velocità ordinaria. Il problema è che all'arrivo alla stazione di Sampierdarena trovano i camalli genovesi che non hanno voglia di lavorare, oppure incrociano le braccia con complicazioni di varia natura. Quindi, i carri merci sostano lì per svariate ore, pur avendone impiegata una sola per arrivare da Milano a Genova. Nell'interesse di tutti, dobbiamo avere la capacità di rappresentare bene questa vicenda. In caso contrario, il dibattito si inquina dividendosi su vicende ridicole riconducibili all'appartenenza di partito e allo schieramento politico. Invece, essendo questo programma l'eccellenza in termini di investimenti per modernizzare il nostro Paese, dovremmo compiere uno sforzo in più.

In secondo luogo, ribadisco che in questa audizione dal ministro Di Pietro ci saremmo aspettati un intervento diverso perché quei dirigenti delle Ferrovie, pur bravi e capaci, che vengono in Parlamento a riferire di costi compensativi per gli enti locali e di un'orografia del territorio più accidentata, sono gli stessi che, nel tempo, hanno congruito i prezzi definiti dal *general contractor*. Signor Ministro, poiché diventa facile fare delle speculazioni *mass mediatiche* senza intenderci, le ricordo che non è il *general contractor* a stabilire i prezzi: il *general contractor* li propone ma questi sono poi congruiti dall'alta dirigenza delle Ferrovie. Bisognerebbe avere la capacità critica di capire se c'è stata concussione da parte delle società titolari del mandato di *general contractor* o se è stato trovato un accordo e un punto di equilibrio tra i tecnici delle Ferrovie e le società proponenti. In questo secondo caso, ci aspetteremmo una maggiore autocritica da parte dei vertici delle Ferrovie anziché questa istigazione alla polemica politica come in un frullatore dove, in conclusione, non si capisce perché l'alta velocità sia andata così a rilento e con costi maggiori.

Sulla terza questione, vorrei che il Ministro spendesse qualche parola in più. Noi abbiamo subito, in virtù di una norma inserita in un decreto, la revoca delle due tratte Genova-Milano e Milano-Verona con motivazioni a

nostro avviso deboli, inconsistenti, incostituzionali e con una serie di polemiche che ne sono seguite. Il decreto è poi diventato legge, su di esso è stata posta la fiducia e non abbiamo avuto modo di discuterlo nel merito. Chiedo al Ministro di ricevere risposte chiare su due punti. *In primis*, le revoche delle concessioni dell'alta velocità in questione furono già disposte nell'anno 2000. L'allora amministratore delegato delle Ferrovie, ingegner Cimoli, promise con dichiarazioni apparse sui giornali che, entro 90 giorni, avrebbe fatto nuove gare per consentire un risparmio del 15 per cento. L'allora ministro Bersani accettò questa proposizione ma il risultato è che non si svolse alcuna gara. Quando il centro destra arrivò al Governo, nel luglio 2001 il ministro Lunardi ripropose la concessione in capo ai vecchi concessionari perché erano trascorsi 15 mesi senza l'assunzione di alcun provvedimento. Non ritiene antistorico, signor Ministro, ripetere errori che la storia stessa ci ha consegnato come dato consuntivo?

MAZZARELLO (*Ulivo*). Le date da lei citate sono sbagliate.

GRILLO (*FI*). La tempistica della vicenda del terzo valico mi è molto chiara anche perché la Procura di Milano mi ha costretto a occuparmene. Infatti, io sono tra coloro che avrebbero truffato lo Stato a seguito di uno stanziamento di 120 miliardi contenuto in un emendamento del 1993 ad opera del Governo Ciampi. All'epoca, ero Sottosegretario del ministero diretto da Spaventa, fu previsto uno stanziamento di 120 miliardi a favore del Terzo valico. La Procura di Milano intervenne, insieme alla denuncia degli ambientalisti, e nel 1997 i lavori del Terzo valico furono bloccati. La vicenda si risolse, poi, nel senso che mai fu dimostrata l'esistenza di questa truffa aggravata anche se, purtroppo, dopo 15 anni siamo qui a parlarne con gli stessi argomenti di allora.

Nel 2000, dunque, Cimoli convinse il ministro Bersani, che provvide a fare la deroga. Oggi, siete davvero sicuri che sia questa la strada giusta per far ripartire un'opera fondamentale per lo sviluppo del Paese? Signor Ministro, poiché, a questo punto, dovete fare le gare per la progettazione e poi anche quelle per l'individuazione del *partner* che realizzi l'opera, è proprio sicuro che ciò sia possibile in 90 o in 120 giorni?

L'Unione europea ha avvertito che le risorse, anche a quel livello, sono sempre più esigue. Se, entro fine anno, non dimostrerò l'esistenza di un accordo sul territorio, di finanziamenti e di progetti approvati dalle Regioni competenti, dalle Province e dai Comuni, escluda pure queste tratte di Alta Velocità/Alta Capacità dal contributo europeo, in qualche modo già garantito.

Le chiedo poi conto di un'affermazione del ministro Bersani. Questi ha annunciato in Aula la revoca delle tratte di alta velocità non ancora avviate. Noi gli abbiamo risposto che, purtroppo per lui, per il Terzo valico sono stati già spesi ben 163 milioni di denaro pubblico, stanziato nelle varie finanziarie passate. In più, il progetto era stato approvato in due sedute del CIPE e dalla Conferenza dei servizi. Le tre Regioni, tutte le Province e i Comuni interessati avevano dato l'assenso, così come il Ministero dei

beni culturali, e la Corte dei Conti aveva ratificato il piano finanziario. Nonostante tutte le delibere approvate, è stata invece scelta questa strada rifiutando anche il contributo di banche importanti del nostro Paese e la loro offerta di anticipare il finanziamento in una logica di *project financing*.

Sotto questo profilo, se lei è consapevole di tutto ciò, come io penso che sia, e se non le sfuggono dati non appartenenti a polemica politica ma alla realtà dei fatti, come può assecondare la linea sciagurata di questi dirigenti delle Ferrovie? Essi rischiano, signor Ministro, di farle ripetere la brutta figura fatta – mi consenta di dirlo – quando è venuto nell’ottobre 2006 a Genova in ordine allo snodo ferroviario della città, altro investimento straordinariamente importante. In quella occasione, lei affermò che entro l’anno avrebbe bandito la gara per l’inizio dei lavori, attesa l’esistenza dello stanziamento sia in termini di competenza che di cassa. Ora siamo a metà maggio e la gara ancora non viene bandita, perché all’interno delle ferrovie continua il braccio di ferro di chi, nella logica di demolizione della figura del *general contractor*, vuole imporre lo spezzettamento degli appalti attraverso nuove metodologie (appalto integrato). La sostanza è che a Genova aspettavamo questa gara per fine anno e la gara non c’è stata.

Mi chiedo per quale motivo lei, persona alla quale non si può rimproverare nulla per quanto riguarda la storia pregressa, non fa lo sforzo di guardare agli aspetti relativi alla gestione di tali investimenti con uno spirito più critico, più attento, in modo da privilegiare l’interesse del Paese, che è quello di far partire queste opere. Se invece, da parte del Governo, è in atto un processo di revisione, occorre venire in Parlamento e in maniera trasparente e chiara dire che ci si è sbagliati e che non si vuole più fare l’alta capacità né realizzare le tratte Milano-Verona e Milano-Genova. Se così non è – e mi pare che così non sia perché del resto sostenere queste tesi significherebbe davvero andare contro il Paese –, mi chiedo per quale motivo non si è coerenti e non si vanno ad analizzare certi aspetti di tale problematica affrontando con coraggio decisioni difficili. Questo è quanto mi chiedo ed è ciò che vorrei che ci spiegasse oggi.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Ringrazio il Ministro per l’esposizione. Oggi invece di fare un’audizione rischiamo di avviare l’ennesima discussione politica, peraltro già fatta in Aula e in altre riunioni della Commissione e localmente con lo stesso senatore Grillo, che sugli aspetti temporali ha qualche lacuna. Non voglio però soffermarmi su questo tema.

Il Ministro oggi ha fornito dati più dettagliati rispetto a quelli forniti dall’amministratore delegato delle ferrovie soffermandosi in particolare sui costi derivanti dal metodo di affidamento delle opere. L’amministratore delegato delle ferrovie ha dato una percentuale, ripresa poi dal collega Martinat, affermando che a parte l’aumento dei costi derivante dalle scelte operate, che hanno stabilito che l’alta capacità non sia soltanto passeggeri (e in proposito credo non si debba fare alcuna autocritica, tantomeno ai Governi precedenti quello di Berlusconi), abbiamo il problema di rendere

competitivo il trasporto delle merci anche dal punto di vista delle pendenze. Infatti, se le pendenze sono altissime e i treni corti, le merci non vanno sulle ferrovie. Sono state corrette e integrate con nodi ferroviari tratte che erano vere e proprie isole nel complesso del sistema ferroviario italiano, dal momento che non si collegavano a nulla se non con due terminali diretti. Quindi è evidente che l'integrazione con i nodi e il collegamento con altre reti rappresenta invece una questione fondamentale per una rete ferroviaria. Su questi punti, insieme al fatto che si sono affrontate contropartite territoriali positive, non ho niente da dire e nessuna autocritica da fare, né credo che alcuno debba farla per l'aumento dei costi in relazione a detti aspetti. Tuttavia l'amministratore delegato delle ferrovie ha dato una percentuale rispetto alla quale vorrei chiedere un chiarimento al Ministro.

Vorrei sapere, Ministro, se lei conferma che l'affidamento diretto del 1992, che non solo ci ha portato ad una procedura di infrazione dell'Unione europea...

GRILLO (*FI*). Superata però.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Sì, superata, e mi verrebbe spontaneo dire che è stata superata con alcuni trucchi. Comunque, vorrei sapere se davvero i costi, legati al tipo di affidamento, diretto e senza ricorso alle gare, sono aumentati dal 15 al 20 per cento. Si tratta di cifre colossali.

Ho già ricordato sia in Aula sia intervenendo in questa sede sul Terzo valico – che tutti amiamo trasversalmente, salvo i tempi sbagliati – che visto che per la sua realizzazione è stato stabilito un costo di 5 miliardi, se davvero i costi in più sono del 20 per cento, con un nuovo metodo di affidamento dei lavori si tratta di risparmiare circa un miliardo di euro; non mi sembra cosa da poco e pertanto insisterei su questo punto.

La domanda al Ministro è quindi finalizzata a capire se anch'egli, come l'amministratore delegato delle ferrovie, quantifica, nella percentuale del 15-20 per cento, l'aumento dei costi non legati a ragioni oggettive (sismicità, entropia, orografia e scelte concrete del tipo di linee realizzate). Si tratta di un dato che se confermato dal Ministro avrebbe un significato molto forte che motiverebbe ancora di più la decisione del Governo di rivedere le concessioni sulle tratte non iniziate. Sono tratte che non vanno avanti perché non ci sono finanziamenti e non perché è stato tolto l'affidamento. I cantieri erano già chiusi, come il mio collega Grillo sa bene, perché non c'è un euro di finanziamento. Bisogna riconoscere questo aspetto, altrimenti si continua a dire che i cantieri sono stati chiusi e che c'è un rischio di disoccupazione quando invece i cantieri non esistevano perché non c'erano i finanziamenti che il mio collega Grillo e gli altri senatori del Governo Berlusconi – anche se vorrei smetterla con questo richiamo –, nonostante i tanti annunci, non hanno corroborato con scelte concrete.

La seconda domanda è una conseguenza dei ragionamenti fin qui svolti. Mi chiedo, a questo punto, quali siano le priorità. Abbiamo un

elenco di opere elaborato dalle Regioni. Il Ministro ha detto di aver incontrato rappresentanti delle Regioni per conoscere non l'elenco delle priorità, come in passato, per evitare la fila delle 250 opere, ma quali potrebbero essere le opere (una o due) davvero prioritarie, facendo già una selezione iniziale. Vorrei capire però con quali criteri il Governo vuole definire le priorità a questo riguardo. Personalmente avanzerei criteri legati al rapporto con il trasporto merci, al collegamento con i porti italiani, ai nodi o alla questione dell'ultimo chilometro. Quando il senatore Grillo parla delle difficoltà degli scaricatori, bisogna tener presente che occorrono due o tre manovre per far partire un treno non essendo stato risolto il problema dell'ultimo chilometro. Quindi, possiamo anche avere opere gigantesche, ma se non viene risolto il nodo dell'ultimo chilometro perché lì non c'è alcun collegamento o ce n'è uno troppo costoso per riempire i treni di merci, a un certo punto non passa più nessuno.

Vorrei capire quindi quali sono le priorità e se le opere di cui abbiamo parlato fino ad ora, Terzo valico e quant'altro, restano tra le priorità del Governo. Inoltre, vorrei conoscere in che tempi il Ministro pensa di avanzare una proposta di priorità, con riferimento al trasporto ferroviario, in relazione alla continuazione di alcune opere fondamentali dell'Alta capacità/Alta velocità italiane, pur nelle nuove condizioni di affidamento.

CICOLANI (*FI*). Signor Presidente, molte questioni sono state rilevate già nei precedenti interventi, in particolare dal senatore Martinat e dal senatore Grillo. Quindi, anche per l'economia dei nostri lavori, mi limiterò a semplici domande, tralasciando tutta una serie di considerazioni preliminari.

Signor Ministro, in primo luogo, lei ha dichiarato in più occasioni (e credo alla sua volontà di realizzare le cose) che patisce di una serie di ostacoli e difficoltà che di volta in volta vengono frapposte al suo operato. Non so se lei è a conoscenza del fatto che sul progetto TAV in Val di Susa, una delle opere più importanti per il nostro Paese (che per altro è una delle 12 priorità del programma di rilancio del Governo Prodi), ulteriori difficoltà possono dipendere anche da ciò che lei ha fatto. Infatti, nell'allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria elaborato dal suo Dicastero lo scorso luglio, il collegamento ferroviario della Val di Susa è stato derubricato dalla legge obiettivo e riportato alla legge ordinaria. Non so se lei sa che questo significa che la valutazione d'impatto ambientale non può essere fatta sul progetto preliminare, come quella che già era stata approvata. Quando è arrivato al suo Ministero aveva un progetto dotato di valutazione d'impatto ambientale; lei ormai sa perfettamente che cosa vuol dire per un progetto avere già la valutazione d'impatto ambientale oppure non averla. Con un suo atto, l'allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria del luglio scorso, lei ha fatto in modo di eliminare la valutazione di impatto ambientale sulla Val di Susa.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Di non utilizzare quella già fatta.

CICOLANI (*FI*). Sì, di non utilizzare quella già fatta; quindi un progetto che era dotato di valutazione di impatto ambientale, oggi non lo è più. Ciò vuol dire che devono essere affidati il progetto definitivo e preliminarmente lo studio d'impatto ambientale di tale progetto.

Voglio sempre credere alla buona fede degli astanti ma devo ricordare che esiste la questione del consenso territoriale. Credo che sulla questione della Val di Susa abbiamo scontato il fatto che l'ente promotore era Rete ferroviaria italiana e non TAV S.p.A., che aveva invece assunto una capacità dialettica con gli enti territoriali che RFI non aveva; il progetto è quindi partito male. Desidero subito sgomberare il campo da certe possibili interpretazioni del mio ragionamento e preciso che secondo me non è pensabile realizzare un'opera senza il consenso dei territori. È necessario trovare tale consenso anche in termini di opere compensative (i francesi lo fanno da anni); dobbiamo anzi trovare un assetto legislativo a questo comportamento di compensazione. Non c'è dubbio infatti che i territori si stressano con determinati sacrifici.

Detto questo, poiché a settembre c'è l'impegno con la Francia, ma soprattutto con la Comunità europea, di confermare e ribadire – per non perdere i finanziamenti relativi – il collegamento fondamentale del Corridoio 5, lei ritiene di riportare in legge obiettivo nel prossimo DPEF la questione della Val di Susa e, quindi, tornare ad utilizzare la valutazione d'impatto ambientale? Oppure cosa pensa di fare e con quali tempi, visto che deve fare la valutazione d'impatto ambientale su uno studio che al momento non esiste? Infatti esso deve essere fatto su un progetto definitivo che purtroppo ancora non esiste e né mi risulta che esso sia stato affidato, dal momento che occorrono decine di milioni di euro solo per l'affidamento del progetto definitivo, una gara internazionale per affidare il progetto e lo studio d'impatto ambientale. Quindi, se da qui al 2010 lei non recupera la valutazione d'impatto ambientale del progetto definitivo, il tempo passerà soltanto per avere quella valutazione. Come intende quindi sedersi al tavolo della Comunità europea e in modo credibile e autorevole poter dire che questa opera sarà realizzata?

In secondo luogo, dal punto di vista giuridico, ritengo la legge di soppressione delle concessioni una rasoziata in faccia al diritto perché una legge non può entrare in un rapporto tra soggetti terzi. Si tratta di un grave errore che non ci consentirà di realizzare quelle opere perché soltanto la proprietà intellettuale sulle progettazioni sviluppate in questi anni sarà un elemento di per sé dirimente per dover rifare tutti i progetti e quindi ricominciare da capo. Quindi, per le ragioni che ho detto, si tratta di un errore gravissimo non solo dal punto di vista legislativo ma anche dal punto di vista gestionale. Ricordo che nel 1996 in materia di prestazioni integrate, dove sussistevano ancora più dubbi che non sull'alta velocità, si scelse di far saltare le concessioni integrate, le cosiddette concessioni B di prolungamento – ed io personalmente condividevo tale scelta – ma ciò fu realizzato in termini negoziali con le imprese. Fu possibile così completare quelle opere – sottolineo poche – che erano finanziate. Invece

di fatto ora si produrrà un blocco del Corridoio 5 con tutte le relative conseguenze.

Vorrei inoltre sapere se il completamento del Corridoio 5 ha un *timing*. Bersani ha fatto due affermazioni in Aula ma una di esse era falsa. Infatti in un'intervista, per altro riportata dal «Corriere della sera» lo stesso giorno, Bersani affermò che si scioglievano i contratti in cui erano presenti in misura notevole le cooperative. Lo dovete sapere tutti: una delle cose dette è che i contratti venivano sciolti per costruire un mercato in cui non ci fossero le cooperative ma le cooperative in effetti non c'erano; quindi Bersani disse una bugia. Inoltre, Bersani affermò che non c'erano problemi, che in tre mesi si sarebbero fatti gli appalti. Sono passati due mesi, presidente Donati, e non mi pare che qualcuno abbia parlato di appalti su quelle tratte; sarei già felice se passassero due anni ma temo che ne passeranno molti di più. Esiste un *timing* di completamento del Corridoio 5? Se esiste, Ministro, sarebbe il caso che il nostro Parlamento fosse in condizioni di monitorarlo.

PONTONE (AN). Signora Presidente, sarò semplice e breve. Da una parte si dice che la linea Napoli-Bari non si farà perché non è presente nella legge obiettivo. Da parte delle Regioni, in particolare della Campania, si dice che si farà con i fondi delle Regioni e con il contributo europeo. Quale delle due tesi è vera? Si farà oppure no? E, se si farà, quando? Gradirei avere una risposta.

PALERMO (RC-SE). Signora Presidente, non voglio far polemica, anche se il senatore Martinat ci ha dato un po' di materiale per poter rispondere e reagire. Tuttavia, al di là di questo, volevo rilevare che queste audizioni dovrebbero servirci per capire se l'Alta velocità/Alta capacità è un sistema davvero vantaggioso e dunque se sia il caso di andare avanti su questa strada. Per il momento si sono accumulati debiti enormi, che lo stato ha dovuto accollarsi. Allora, sarebbe necessaria un'analisi approfondita relativamente alle tratte ad Alta Velocità già realizzate, in base alla quale sia possibile verificare l'effettiva utilità di queste opere per i cittadini nel loro insieme. A tal proposito, sarebbe necessario aggiornare i concetti di costi e benefici, vantaggi e svantaggi: un costo può essere rappresentato anche dall'inquinamento ambientale, ma a questi costi non sempre si fa riferimento ragionando solo in termini monetari.

MARTINAT (AN). Così tutti saranno disoccupati ma in buona salute.

PALERMO (RC-SE). Invece, il beneficio dell'ambiente deve essere una priorità per tutti. In caso contrario, continueremo solo a lamentarci che il pianeta sta per crollare quanto alla possibilità di sostenersi. Sollecito quindi un'analisi attenta per verificare se i benefici dell'Alta Velocità riguardano la collettività e non soltanto alcuni individui.

Vorrei poi porre al Ministro una domanda: poiché nel programma dell'Unione è scritto che bisognerebbe riformare la legge obiettivo, chiedo



al Ministro se il Governo ha intenzione, e quando, di portare in Parlamento la riforma di questa legge.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Presidente, nel chiedere alcuni chiarimenti al signor Ministro, vorrei provare anche a dare una risposta alla domanda della senatrice Palermo, che prima o poi tutti dovremo porci.

*In primis*, l'alta velocità non è un treno ma una linea sulla quale corre un treno. La linea è speciale e così anche il treno: l'una senza l'altra non serve a niente. Noi disponiamo già di treni a pseudo alta velocità che percorrono linee ordinarie, senza però realizzare i tempi di percorrenza dell'alta velocità, in quanto tali linee non lo consentono. In secondo luogo, quando si realizza una linea di alta velocità su di essa possono transitare solo i treni ad alta velocità. Possiamo anche provare a fare miracoli ma, siccome quella linea è a 25.000 volt ed i treni normali utilizzano 3.000 volt, la realtà è che i treni normali non possono transitare su una linea ad alta velocità.

CICOLANI (*FI*). Questo è vero a meno che non sia disponibile un doppio trasformatore.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Certo, ma quasi nessuno dei locomotori presenti sui 1.000 treni italiani dispone di doppio trasformatore. La maggior parte del parco elettrotreni attuale, dunque, non può essere utilizzato.

Il Ministro non può ricordare il momento in cui nacque l'idea dell'alta velocità in quanto era ancora troppo giovane. Noi, che siamo più anziani, ricordiamo che l'idea dell'alta velocità è nata proprio con la caratteristica di dover competere con gli aerei; se il treno ad alta velocità non è competitivo con l'aereo è inutile realizzarlo.

In Francia prima e in Spagna dopo, è stata fatta la scelta dell'alta velocità mentre in altri Paesi moderni non è stata fatta: non c'è alta velocità in Germania, che non mi consta essere un Paese del Terzo mondo. L'Inghilterra, come la Svezia e molti altri Paesi importanti, non hanno fatto questa scelta perché non hanno ritenuto possibile competere con i velivoli. L'Italia ha compiuto la scelta dell'alta velocità, nonostante determinate caratteristiche del Paese, affermando che essa sarebbe stata così competitiva che circa il 50 per cento della spesa per la definizione dell'opera sarebbe stato ammortizzato dall'aumento delle entrate da essa consentite. In sintesi, si è affermato che i treni ad alta velocità non solo avrebbero pagato il loro funzionamento ma avrebbero generato ricchezza aggiuntiva in misura tale da ammortizzare il 50 per cento degli investimenti sostenuti. In base a tale idea, i privati hanno deciso di investire i loro soldi per il 50 per cento di spesa iniziale: in tal modo il treno veniva pagato e a loro veniva poi restituito l'intero 50 per cento. In seguito, come ben noto, i privati sono spariti da questa operazione.

MARTINAT (*AN*). Sono spariti nel 1997, con il Governo Prodi.

MAZZARELLO (*Ulivo*). No, erano spariti già prima.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). In ogni caso sono spariti ma il punto importante è la persistenza dell'idea che tale sistema produca risorse tali da ripagarsi, come sistema di trasporto, e da generare una risorsa aggiuntiva per compensare il 50 per cento della spesa sostenuta. I calcoli relativi al 50 per cento di spesa recuperata si basavano su un costo chilometrico dell'infrastruttura di circa 16 milioni a chilometro.

Ora, il ministro Di Pietro afferma (e non conoscendo io tale questione recepisco il suo intervento come quello di un tecnico e non di un Ministro), che in realtà servono 32 milioni a chilometro, forse addirittura 45, cioè il doppio della cifra originaria. Io ritengo che, alla fine, saranno necessari 45 milioni al chilometro. Ciò significa che è in base ai costi di allora che si generava una ricchezza pari al 50 per cento della spesa.

GRILLO (*FI*). Ma nella nota appena illustrata dal Ministro si legge che questi numeri vanno riferiti all'analisi di RFI. Quindi, siamo sempre allo stesso punto. Mi era sfuggito, infatti, questo particolare: il capo dipartimento del Ministero ha recepito, *sic et simpliciter*, l'analisi dei costi effettuata da RFI.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Io non considero l'esposizione del ministro Di Pietro come quella di un semplice passacarte, che trasmette quanto consegnatogli dalla dirigenza delle Ferrovie dello Stato. Nel portare in Commissione questi dati, egli se ne assume la responsabilità e ciò significa che, secondo il Governo, la vicenda si è svolta in questo modo; io non riesco ad immaginare che non sia così.

Se i costi sono più che raddoppiati, a moneta costante, e se la possibilità di una super realizzazione per remunerare gli investimenti è più che dimezzata, ciò significa che oggi, nella migliore delle ipotesi, un sistema ad alta velocità forse riuscirebbe a remunerarsi nell'ordine del 20 per cento, anche in base all'affermazione fatta dall'ingegner Moretti a proposito del Terzo valico. L'ingegner Moretti, infatti, ha riportato un nuovo calcolo in base al quale il Terzo valico rende appena il 20 per cento e, quindi, esso è realizzabile solo se qualcuno sostiene l'altro 80 per cento di spesa necessaria.

Questo ragionamento conduce alla seguente conclusione: se i Paesi moderni non investono in Alta Velocità/Alta Capacità; se i costi previsti sono più che raddoppiati e aumenteranno ulteriormente; se, contemporaneamente, le merci e i passeggeri disertano i treni e noi non vinciamo la competizione con gli aerei, è allora proprio essenziale proiettare l'intero futuro delle Ferrovie dello Stato sul treno ad alta velocità, che ha una velocità di crociera di 350 chilometri all'ora? Infatti, i treni che marciano a 220 chilometri all'ora, esistono già. Chiedo al Ministro di valutare la possibilità di spostare la strategia della infrastruttura ferroviaria verso i 16.000 chilometri di rete ferroviaria esistenti, e che già servono il Paese, invece che verso gli 800 chilometri di linee ad altissima velocità. Tali linee, pur-

troppo, hanno costi di questo genere e non potranno sostituire il sistema di rete delle Ferrovie dello Stato. A mio parere, il rapporto tra costi e rientri degli investimenti si è squilibrato in conseguenza dei numeri che ci vengono forniti. Se poi qualcuno ne fornisce altri, io sono pronto a ripensarci ma con queste cifre diventa complicato immaginare di fare più di quanto già fatto. Secondo il senatore Cicolani, ogni metro di alta velocità realizzato ammodernerebbe il Paese. Il Paese, però, deve sapere che ammodernarlo in tal modo equivale a cercare di verniciare con la lacca dei violini Stradivari tutti gli alberi esistenti. Il risultato sarebbe bellissimo ma avrebbe costi esorbitanti. Stando così le cose, occorre fare una riflessione. È un problema che pongo al Ministro, perché man mano che questi costi crescono lo squilibrio diventa più palese. Appurato quindi che i costi sono quelli indicati (tralasciando quanto detto dall'ingegner Moretti poiché oggi il Ministro li fornisce come dati del Governo), questa è la situazione reale con la quale ci dobbiamo misurare.

Ultima questione. Oggi, signor Ministro, discutiamo di alta velocità, ma abbiamo anche un altro piccolo problema da affrontare: le concessioni autostradali.

MARTINAT (AN). Ne discuteremo molto volentieri, anche oggi stesso.

BRUTTI Paolo (Ulivo). Non dubitavo sul suo consenso, senatore Martinat.

Se il Ministro fosse tanto gentile da accordarci un'ulteriore seduta per poter discutere di concessioni e convenzioni autostradali, probabilmente ci aiuterebbe nell'elaborazione delle nostre strategie.

GRILLO (FI). Signora Presidente, prima che il Ministro risponda, vorrei prendere la parola per un'integrazione. Senatore Brutti, a nessuno è mai venuto in mente di equiparare i costi diretti con i ricavi diretti dell'alta velocità. Abbiamo sempre tenuto presente che oltre ai ricavi diretti vi sono quelli indotti.

Quando sul territorio di un Comune si realizza una strada, attorno ad essa nascono fabbricati, aziende e quant'altro. Lo stesso dicasi per l'alta velocità. La realizzazione dell'alta velocità comporta vantaggi enormi per l'economia complessiva di quella circoscrizione. Anche l'investimento dei privati ha sempre avuto una proiezione a lungo termine e non è mai passato il principio che lo Stato debba ripagarsi al 100 per cento degli investimenti realizzati. Del resto, l'aumento del PIL di quella zona, dell'intera economia di un Paese, che segue alla realizzazione di una grande opera infrastrutturale e strategica, rappresenta il maggior guadagno. È un'ipocrisia sostenere che l'opera rende il 20 per cento, perché si trasforma una zona in un'area logistica producendo ricchezze.

PRESIDENTE. Colleghi, mi pare che il senatore Brutti chieda proprio una discussione finalizzata a pesare vantaggi, svantaggi e costi.

GRILLO (FI). Ma la questione non può essere rappresentata in termini così categorici.

PRESIDENTE. Sono certa che il senatore Brutti non la interpreti in modo categorico.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Cercherò di rispondere, nei limiti delle mie possibilità, ai quesiti e alle richieste formulate. Ho voluto tracciare dapprima una cronaca di quanto è accaduto sul piano contabile e finanziario e, ovviamente, ciò non costituisce una valutazione politica, che invece mi è stata chiesta. Questo non significa che non intenda assumermi l'onere e la responsabilità di esprimere valutazioni politiche.

Pur essendo giovane sul piano dell'azione di Governo in riferimento a tutto ciò che è stato fatto attorno all'Alta velocità/Alta capacità, conosco questo tema fin dagli anni Novanta. Valutando la situazione attuale e ciò che accadde allora, non vi è dubbio che all'epoca fu fatta una scelta imprenditoriale che oggi, dopo che buona parte della stessa infrastruttura è stata realizzata, difficilmente può essere rimessa in discussione. Certo è che all'epoca furono prese due importanti decisioni, quella di realizzare una grande infrastruttura per avviare un importante sviluppo economico e la decisione di alcune grandi imprese, FIAT, IRI ed ENI – perché così funzionavano le cose a quel tempo – di spartirsi il bottino degli investimenti con un accordo privato senza fare ricorso a gare d'appalto.

MARTINAT (AN). FIAT, IRI ed ENI?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sì.

MARTINAT (AN). Voglio sottolineare che parliamo anche di IRI.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Questo è un dato di fatto, e non sono io a dirlo essendo scritto nelle carte. Successivamente fu fatta una scelta di campo e l'opera fu affidata a privati. Ho definito questa operazione – e lo ribadisco sul piano politico – un grazioso dono fatto a suo tempo a queste società. Infatti, aver sottratto alle logiche di mercato, attraverso l'effettuazione di gare, la realizzazione di queste opere è stato un grave errore. Lasciatemi dire che all'epoca non esistevano favori di destra, di sinistra o di centro; c'era invece una *lobby* potentissima di costruttori che interagiva pesantemente con il sistema politico al punto da essere fortemente compromessa. Resta il dato di fatto che questa infrastruttura è poi partita e che nel corso del tempo molte opere sono state realizzate o si stanno realizzando con costi esorbitanti dovuti al fatto che sia in passato che attualmente vengono pagate a piè di lista proprio perché allora non furono bandite gare di appalto.

Questa è storia e di fronte ad essa un politico, un Ministro, deve assumersi la responsabilità di capire cosa deve fare partendo da questo dato di fatto. Considerando che le tratte Torino-Milano, Bologna-Firenze e

Roma-Napoli sono praticamente in via di ultimazione, esistendo già come infrastrutture di Alta Velocità/Alta Capacità, e che vi sono altre tre opere che interessano la convenzione a suo tempo realizzata, per un totale di 4 miliardi e 962 milioni di euro per il Terzo valico dei Giovi, 5 miliardi e 104 milioni di euro per la Milano-Verona e 4 miliardi e 483.000 euro per la Verona-Padova, si tratta di vedere se dette opere debbano essere realizzate o meno.

Rispondo ora alle osservazioni del senatore Brutti, che meritano una risposta immediata. Il senatore vuole sapere cosa intende fare il Governo al riguardo, considerato che è ben difficile mettersi a competere sul piano dell'alta velocità con l'aereo e che quel che interessa maggiormente è il trasferimento di grandi volumi piuttosto che l'enorme velocità. Rispondo che il Governo prende atto che buona parte delle opere è stata realizzata in termini di Alta Velocità/Alta Capacità, per cui certamente non si spenderanno soldi per ridurre quelle potenzialità piuttosto che aumentarle, e che un'altra parte delle opere, le prime tre, è stata già progettata in una realtà che consente di realizzare oltre all'alta capacità anche l'alta velocità. Pertanto, considerato che la Milano-Verona, la Verona-Padova e il Terzo valico finirebbero, se realizzati, per essere solo in alta capacità e non in alta velocità, costituendo di fatto un imbuto nello sviluppo successivo, il Governo prende atto di questa sua sollecitazione e personalmente darò senz'altro incarico di andare a vedere fino a che punto la progettazione deve spingersi per ottenere il massimo della velocità o comunque una velocità tale da non ridurre la funzionalità dei Corridoi nei quali queste opere vanno ad inserirsi. Come sapete, infatti, la realizzazione di queste opere va ad impattare con il Corridoio 5 che finirebbe per diventare una sorta di corridoio a imbuto *stop and go*. Prendo atto comunque di questa osservazione.

Vorrei rilevare però che c'è un tratto non compreso nel «contratto» stipulato negli anni Novanta con la TAV; mi riferisco alla tratta Napoli-Bari. Rispondo così anche alla domanda del senatore Pontone. Questa tratta s'inserisce nel Corridoio 8; non è stata inserita nella legge obiettivo ma ciò non vuol dire che non si debba realizzare. Ci siamo assunti come Governo di centro-sinistra la responsabilità di considerarla una delle priorità da realizzare in funzione del traffico interno, dello sviluppo infrastrutturale del Meridione e del completamento del Corridoio 8. Abbiamo previsto di non agire con le modalità della legge obiettivo; abbiamo infatti ritenuto, trattandosi di una misura *ex novo*, di non inserirci nella procedura della legge obiettivo e seguire invece la via ordinaria.

In secondo luogo, ci siamo assunti la responsabilità di scegliere se bypassare le regole del gioco o giocare secondo le regole, mettendo in condizione le realtà locali di dire la loro: abbiamo fatto la nostra scelta e ne pagheremo le conseguenze. Si tratta comunque di una responsabilità politica che credo ci possa essere lasciata. Vorrei però sottolineare che il progetto prevede un piano ad alta capacità, non ad alta velocità, proprio nell'ottica di una rivisitazione completa del tema. Infatti, se avessimo dovuto realizzare un progetto ad alta velocità non si sarebbe passati in Irpi-

nia e avremmo bypassato totalmente il nodo di Foggia. Abbiamo preferito invece, seguendo le indicazioni di uno studio sulla fattibilità della progettazione, coinvolgere il nodo di Foggia piuttosto che abbandonare una realtà come quella che potrebbe produrre per l'economia alta capacità, anche con riferimento al porto di Manfredonia. Posso assicurare al senatore Pontone che consideriamo fondamentale la tratta Napoli-Bari. Talune opere non sono state realizzate con la legge obiettivo perché non sono state previste da chi ha scritto tale legge; la mia non è una critica, semplicemente non è stata prevista. Riteniamo invece che tale tratta rappresenti una priorità. Stiamo già lavorando in tal senso per le opere che, come lei saprà, sono già state a suo tempo progettate, ma che non sono mai state appaltate per mancanza di soldi; nel contratto 2007-2011 i primi finanziamenti li abbiamo previsti proprio per l'itinerario Napoli-Bari, per il raddoppio della tratta Apice-Orsara, per la velocizzazione e il raddoppio della linea Cancello-Benevento, per la bretella di Foggia e il raddoppio della tratta Bovino-Cervaro che viene rinviato al 2009, ma comunque sarà realizzato nel quadriennio. Posso quindi assicurarle che nella politica del centro-sinistra è prevista questa infrastruttura da realizzare in alta capacità, non in alta velocità; stiamo comunque parlando di una differenza temporale di minuti e poi non è questo il problema. Si tratta invece di fare oggettivamente una valutazione circa le caratteristiche della tratta che ci rimane, la Verona-Padova e la Milano-Verona, che potrebbe essere realizzata solo in alta capacità e non alta velocità; però, prima di prendere una decisione del genere bisogna riflettere bene perché è una realtà in cui è fortemente sviluppata anche l'alta velocità fino a Treviglio e si rischia così di compromettere tutta la spesa già fatta.

Vorrei poi precisare che una cosa è il contenzioso con i privati che può derivare dalla revoca delle concessioni e un'altra cosa è la realizzazione effettiva delle opere. Infatti, anche se non ci fosse stata la norma che revocava le concessioni ai diretti interessati, sarebbe stato impossibile realizzare domani mattina 13 miliardi di investimenti per far partire i cantieri; altrimenti l'avrebbe già fatto il Governo precedente. Non lo si è fatto perché bisogna trovare 13 miliardi di euro di investimenti, con o senza la gara; il problema di fondo, come sottolineato dal senatore Mazzarello, si pone con riferimento alla possibilità di reperire i soldi necessari.

In merito alla questione delle gare, vorrei precisare che questa è un'assunzione di responsabilità di tutto il Governo che ben volentieri condivido; giacché si tratta di una questione che è stata approvata in Consiglio dei ministri e dalla maggioranza in Parlamento, è chiaro che si tratta di una responsabilità collettiva e io, in via collettiva e anche individuale, come Ministro, me ne assumo la responsabilità. Però, a nostro avviso, non corrisponde a verità il fatto che, dal momento che le concessionarie che hanno avuto le convenzioni per queste tre tratte hanno predisposto i progetti, questi progetti siano di proprietà delle concessionarie; né corrisponde al vero che essi non possano essere usati da noi direttamente dopo che le concessionarie li hanno sviluppati. Riteniamo di poter far valere le nostre ragioni anche in un eventuale contenzioso perché è proprio

la convenzione che fu a suo tempo fatta che prevede il diritto del concedente di avere la proprietà e di utilizzare i progetti. Il progetto viene realizzato e consegnato.

CICOLANI (*FI*). Ministro, non si limiti a farsi raccontare le cose; si legga le convenzioni. Se lo farà, si renderà conto che esiste solo una possibilità; non accordarsi sul prezzo, sciogliere la convenzione e pagare il progetto.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Affinché resti agli atti – ripeto che ci siamo assunti la responsabilità collettiva, collegiale e parlamentare – preciso che mi riferisco agli articoli 8.2, 8.3, 24.3 e soprattutto all'articolo 26.2 della convenzione in essere tra TAV e concessionarie. Questo resta agli atti e vedranno poi gli avvocati se la ragione sta una da una parte o dall'altra.

Non nascondo, anche in base alla mia precedente esperienza lavorativa, che ci troviamo di fronte all'interpretazione di una norma che può essere data anche dall'autorità giudiziaria. Ma, a questo punto, quando si tratta di interpretare la norma secondo il diritto, il buon senso e i benefici collettivi, noi ci siamo assunti la responsabilità, riportandoci ai commi citati, di considerare i progetti e il loro utilizzo, una volta depositati, di nostra proprietà. Così come, ai sensi dell'articolo 13 della convenzione in parola, ci siamo assunti la responsabilità collegiale di stabilire che permangono in capo a TAV questi diritti di utilizzo anche al venir meno delle convenzioni per effetto del citato articolo. Questa è la responsabilità che ci siamo assunti; sono certo che le società concessionarie faranno ricorso al giudice e il giudice ci dirà se questo risponde al vero. Resta il fatto che attualmente il problema non si pone, perché la situazione di cassa e di competenza ci consente di ripartire con l'affidamento di queste opere. Per questa ragione ho chiesto e ottenuto dal Presidente del Consiglio e dal ministro Padoa-Schioppa la possibilità di avviare l'attività propedeutica alla messa in gara del primo lotto funzionale prima dell'estate.

MARTINAT (*AN*). Bisogna avere il progetto.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Il progetto l'abbiamo completamente in mano e riguarda il primo lotto funzionale della tratta Milano-Verona, cioè la tratta Treviglio-Brescia, per un progetto che abbiamo già agli atti, perché ci è stato consegnato ed è stato validato da RFI. Attualmente le strutture di RFI lo stanno completando e mi hanno assicurato che completeranno l'opera entro la metà di luglio, in modo tale da poterlo mettere in gara per la fine di luglio. La caratteristica è che in merito a questo progetto pacchettizzato c'è stata già consegnata dalla concessionaria la relativa richiesta finanziaria, pari a circa 2 miliardi e 700 milioni di euro. Il tempo dei mesi di maggio e giugno, come da richiesta di RFI, sarà impiegato per verificare ogni singola voce, perché i tecnici di RFI contano di poter mettere a gara questo progetto per circa 2 miliardi di euro, con un

risparmio effettivo, a parità di condizioni, di circa 700 milioni di euro. Verificheremo se tale previsione sia vera oppure no, perché un conto è indire la gara, un altro è controllare il risultato.

MARTINAT (AN). Bisognerebbe verificare le cose a fine lavori.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Al fine dello svolgimento dei lavori, questo discorso vale per l'uno e l'altro caso. Infatti, non ho mai riscontrato una gara, svolta secondo le procedure proprie della gara o in base a trattativa privata, nella quale il prezzo finale corrispondesse al prezzo iniziale. Infatti, al momento dell'assegnazione di un lavoro ai concessionari, questi non diranno mai che il prezzo iniziale sia un prezzo «chiavi in mano» e che, dunque, la trattativa termina al momento stesso. Invece, non appena si assegna un lavoro, una brutta abitudine italiana comporta che l'impresa presenti riserve e contenziosi. Forse è giusto così, ma comunque è una situazione della quale dovremo farci carico politicamente.

Il dato di fatto è che noi riteniamo di avere il diritto di proprietà e di utilizzo del progetto, diritto che abbiamo riaffermato nei confronti delle concessionarie. Esse faranno valere i loro diritti davanti al giudice e noi intendiamo resistere avvalendoci dei commi della convenzione indicati precedentemente, cioè sostenendo che, a prescindere dal fatto che l'interesse sia pubblico oppure no, noi avevamo il diritto di procedere.

In secondo luogo, per quanto riguarda la possibilità di realizzare questa opera, se anche non sono disponibili 13 miliardi, noi intendiamo da subito mettere in cantiere una prima parte del progetto per circa due miliardi di euro onde realizzare la linea Treviglio-Brescia. Questa è la parte più importante dell'opera, in quanto impatta sullo snodo attivo tra Est ed Ovest e tra Nord e Sud.

Per quanto riguarda RFI e ANAS, è nostra intenzione consegnare a breve alla Commissione, praticamente entro i tempi previsti dalla legge e, quindi, prima della presentazione del DPEF, i contratti di programma 2007- 2011. Il termine per la consegna è fine giugno, ma noi speriamo di consegnarli entro maggio. I tempi di tale consegna dipendono anche dalla data di convocazione del CIPE, ma il Ministero è praticamente pronto. I contratti di programma sono documenti importanti in quanto essi contengono anche la riscrittura delle convenzioni di concessione, delle quali tanto si dibatte. È vero che noi abbiamo riscritto queste concessioni per le cosiddette concessionarie ma, in realtà, anche ANAS e RFI hanno una convenzione di concessione con il Governo. In questo senso, abbiamo riscritto anche le concessioni nella loro parte normativa perché riteniamo che un certo tipo di programmazione, in particolare quella di RFI, non possa più continuare. Questo tema è stato molto dibattuto anche stamattina e vi è un punto, che vi illustrerò, ancora in discussione e che ci ha impedito di firmare il contratto, costringendoci a rinviare la questione a dopodomani. La programmazione di RFI non deve essere di competenza di RFI, in quanto società realizzatrice dell'opera, ma del Ministero compe-



tente, che deve assumersene la responsabilità politica. Come voi sapete, finora questo aspetto non era molto chiaro, tanto che il tema, che questa mattina non ha permesso di chiudere il pacchetto con il conseguente rinvio a dopodomani, è stato posto da me. A mio avviso, quando RFI approva il bilancio annuale deve inviarlo a noi, in quanto Ministero vigilante che deve conoscere in quali termini questo arriva alla *holding*, prima di portarlo alla *holding* stessa. Secondo il mio punto di vista, ma posso anche sbagliare, siccome in questo momento le ferrovie sono controllate da una *holding*, che gestisce sia Trenitalia che RFI, per ragioni di logica aziendale alcuni *asset* importanti (quali le stazioni o luoghi circostanti le stazioni) possono diventare patrimonio di soggetti diversi e depauperizzare il patrimonio di RFI, per noi fondamentale. Questo è tema di discussione e, probabilmente, potremmo trovare un punto d'incontro con un inserimento istituzionale nel collegio sindacale. Sono tutte proposte relative ad atti che porremo alla vostra attenzione perché, come sapete, i contratti di programma di RFI e di ANAS devono entrambi essere sottoposti alla vostra attenzione.

In questo contratto non è compresa solo la convenzione ma anche l'indicazione delle opere da noi ritenute essenziali quanto alla loro realizzazione. In pratica, è un'anticipazione di quanto inseriremo nel DPEF infrastrutture che, come sapete, quest'anno non potrà essere solo ricognitivo. L'anno scorso ci sono state riconosciute – per così dire – le attenuanti generiche rispetto ad un'assunzione di responsabilità risalente ad appena 15 giorni prima; era quindi obiettivamente difficile andare oltre una ricognizione. Quest'anno, invece, l'assunzione di responsabilità dovrà essere politica, e lo sto dicendo a suocera per far capire a nuora. Infatti, le affermazioni da me fatte in questa sede servono a far capire al Ministero dell'economia che deve darmi i fondi, senza i quali è difficile realizzare le opere.

La tratta Treviglio –Brescia, della quale è stata già prevista la realizzazione, presenta enormi interconnessioni delle quali riparleremo quando discuteremo di concessioni. Per quanto riguarda la società Brebemi, comunque, preciso che noi non investiamo soldi in essa, salvo metterla a debito quando scadrà il ventennio della concessione. Io ricordo bene l'emendamento del senatore Grillo e posso dire che esiste un dislivello tra il progetto finanziario e il tempo della concessione. Nel progetto della società Brebemi, comunque, mancano 172 milioni di euro relativi alle opere affiancate, che devono essere realizzate, di ferrovie ed autostrade. È, però, talmente serio il nostro impegno a realizzare subito la linea Treviglio-Brescia, da averla inserita, nel piano 2007-2011, tra le opere prioritarie finanziate con i fondi del 2007. Senza questa previsione, non sarebbe potuta partire la società Brebemi in quanto, in mancanza di fondi, il CIPE non avrebbe approvato il progetto.

Per quanto riguarda il quesito del senatore Grillo in relazione al nodo di Genova, riferisco per correttezza che tale opera era finanziata, in realtà, per 152,91 milioni di euro e che, in questi mesi, abbiamo semplicemente predisposto il IV schema di *Addendum*, ancora *in itinere*, ma da noi appro-

vato e inviato a tutti gli organi di controllo. Il IV schema di *Addendum* è stato necessario perché, come lei sa, la somma per realizzare il nodo di Genova ammontava a 166,6 milioni di euro mentre, a bilancio, ne erano stati previsti solo 152,91. Mancavano 13,69 milioni di euro, cifra non eccezionale, ma che abbiamo dovuto reperire e che abbiamo inserito nel IV schema di *Addendum*; volevo darle assicurazione di questo. Sono, dunque, soldi già stanziati nel 2006 ma reperiti con fondi del 2007.

GRILLO (*FI*). Io reputo che i ritardi sul nodo di Genova siano dovuti anche al fatto che non intendete operare lì avvalendovi del *general contractor*.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Onestamente, ad oggi, devo dirle che io non ho ancora affrontato questo tema e non so se RFI lo abbia fatto.

Se poi lei mi chiede in generale cosa penso del *general contractor*, è noto che sin da quando ero in magistratura valuto i lati negativi di questa figura superiori rispetto a quelli positivi. Questa, però, è una mia valutazione. Detto ciò, appena saranno disponibili i 13,69 milioni di euro, provvederemo a realizzare il nodo di Genova.

Per quanto riguarda la questione posta dal senatore Mazzarello, è vero che si tratta di un nodo politico. La relazione da me consegnata è, per così dire, una cronaca di RFI. Onestamente, tutti possiamo convenire che, al di là dell'orografia, del risvolto ambientale e di altre necessità, possa esserci un 20 per cento di spesa in più rispetto a quella prevista. Su questo tema – su cui tra l'altro ho disposto che RFI mi consegni tutti i conti perché al momento è possibile vedere soltanto le spese che hanno un riflesso sul passato – è evidente che nel momento in cui si viene a conoscenza di un fatto indebito, se non si tratta di questione ambientale, di intervento richiesto dai Comuni, di problema legato all'orografia del territorio o quant'altro può trattarsi con molta probabilità di una «mazzetta». Tradotto in poche parole, è una spesa indebita che deve essere valutata dagli organi competenti.

Come sapete, dagli anni Novanta ad oggi, già molte volte le magistrature competenti sono state attivate. Ricordo ai miei tempi che la magistratura si dovette occupare dei progetti elaborati dai *general contractor* dell'epoca, recuperando somme dovute a pagamenti indebiti per ipotesi di progettazione. Pensate com'era iniziata male tutta la vicenda! Pertanto, sfondate una porta aperta quando fate certe affermazioni.

MAZZARELLO (*Ulivo*). L'ha detto l'amministratore delegato delle Ferrovie ed è scritto sulla carta.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Ho chiesto all'amministratore delegato delle Ferrovie in primo luogo di qualificare e non di quantificare semplicemente l'indebito – ci troviamo di fronte ad assunzioni di responsabilità enormi – e, in secondo luogo, di trasmettere gli atti alle

autorità competenti perché tutto l'indebitato fa parte di soldi dello Stato che sono spariti. La questione non può più essere rimessa alla nostra responsabilità perché si tratta di soldi spesi, di opere già realizzate e quindi di soldi che non ci sono più.

GRILLO (*FI*). Ma questi costi erano stati congruiti con RFI oppure no?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sto arrivando alla terza risposta in riferimento alla domanda che lei mi ha rivolto. Tutti i costi pagati ai concessionari sono accettati, concordati e liquidati da RFI. Per queste ragioni, per ogni volta che RFI ha congruito i prezzi sono state trovate le pezze giustificative, tranne i casi di cui la magistratura si è già interessata o si sta interessando. Come lei sa bene, è dagli anni Novanta che la magistratura se ne sta occupando, tant'è che lei stesso per essersene interessato ha avuto dei guai con la giustizia. Lasciamo quindi che la magistratura valuti queste situazioni.

Per quanto concerne la tratta Torino-Lione, vorrei specificare a che punto siamo arrivati. Abbiamo fatto la scelta politica di valutare l'impatto ambientale in via ordinaria piuttosto che prendere per buono quello fatto con legge obiettivo. Lo abbiamo fatto – e credo me ne daranno atto anche coloro che insieme a me se ne sono assunti la responsabilità – non per contraddire una decisione precedente, ma perché una volta insediati abbiamo preso atto che lo stesso Governo precedente, dopo aver ottenuto la valutazione di impatto ambientale (VIA) e dopo essersi recato *in loco*, si era dovuto fermare. Infatti, sulla base di quanto accaduto, l'allora sottosegretario Letta ha posto in essere il tavolo politico e l'osservatorio. Voglio ribadire che l'osservatorio non è stato creato dal centrosinistra; fu creato dall'allora Governo di centrodestra nel momento in cui si rese conto che un'operazione di quel genere, senza il consenso dei diretti interessati non poteva andare avanti altrimenti occorreva ricorrere ai cannoni. Poiché in democrazia non si può agire con la forza dei cannoni, e condivido ovviamente questa opinione, l'allora Governo Berlusconi insieme al sottosegretario Letta decisero di dar vita ad un tavolo politico e all'osservatorio. Noi non abbiamo fatto altro che mantenere in vita quel tavolo e quell'osservatorio e stabilire una tempistica per arrivare in termini utili all'appuntamento con l'Europa previsto per settembre 2007. Abbiamo ritenuto di poter riuscire, prima dell'estate, con un programma ben scadenzato, a realizzare ugualmente la procedura in via ordinaria, senza necessità di intraprendere la via straordinaria perché crediamo di poter coinvolgere gli interessati. Così abbiamo fatto e, come sapete, il VIA è sottoposto alla responsabilità del Dipartimento del mio Ministero. Pertanto, al massimo per il mese di giugno dovremmo essere a posto e consegneremo i nostri lavori alla Presidenza del Consiglio.

CICOLANI (*FI*). E per quanto riguarda il progetto definitivo?

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Rispondo subito a tale domanda: il progetto definitivo non precede il VIA ma lo segue, dal momento che esso sarà fatto sulla base delle prescrizioni e delle precisazioni che verranno date nel territorio. Infatti, se con il territorio si dovesse condividere la responsabilità che una parte di ferrovia si farà in un posto piuttosto che in un altro, in un modo piuttosto che in un altro, e anche con conseguenze diverse, per quale motivo spendere soldi per un progetto definitivo che magari non potrà ottenere il VIA perché non va bene?

CICOLANI (FI). Mi scusi, signor Ministro, ma è proprio per questo motivo che si è fatto ricorso al preliminare e alla legge obiettivo.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Con la differenza che voi lo avete fatto *manu militari* e noi, invece, ne stiamo discutendo con i diretti interessati.

CICOLANI (FI). Qui non si tratta di noi o di voi; sono le Ferrovie che lo hanno fatto.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Sì, ma sulla base di una legge obiettivo che presenta procedure accelerate mentre noi stiamo operando con procedure ordinarie.

BRUTTI Paolo (Ulivo). La questione presentata dai colleghi è delicata. In realtà, infatti, tutti i problemi emersi al momento della valutazione di impatto ambientale sul preliminare derivavano dal fatto che quest'ultimo era troppo generico, per cui anche l'impatto poteva apparire debole. Quando poi si passa al definitivo l'impatto diventa invece pesantissimo e il VIA dato sul preliminare non ha più valore. Porto l'esempio del VIA della Brebemi che funzionava nel preliminare ma non in fase di esecuzione. Occorre quindi temperare le due cose. Il passaggio alla valutazione di impatto ambientale ordinaria comportava proprio la consapevolezza di quanto il progetto pesasse realmente sul territorio.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. È proprio quello che stiamo facendo: cerchiamo di valutare gli interventi e le modalità di realizzazione della tratta Torino-Lione capaci nel contempo di rispettare la volontà delle realtà locali e permettere al Governo il mantenimento di una sua precisa assunzione di responsabilità. Non desidero tirarmi indietro sulla questione ma non vorrei che alla fine il famoso «cerino acceso» restasse nelle mie mani.

MARTINAT (AN). Ho paura che sarà proprio così.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Il Presidente del Consiglio, nell'ultimo voto di fiducia in Parlamento, tra i 12 punti irrinunciabili del programma del Governo ha previsto la realizzazione di questa tratta, la-

sciando le modalità di esecuzione al dibattito sul territorio. Pertanto, che la tratta Torino-Lione debba essere realizzata è uno dei punti che condizionano il voto di fiducia al Governo Prodi perché rientra nel programma su cui appunto è stata chiesta la fiducia. Non è una questione che dipende dal Ministro delle infrastrutture, ma da tutto il Governo e da tutta la maggioranza parlamentare che su questo punto si è impegnata. Sarà la maggioranza parlamentare, dialogando con il territorio, ad avere la responsabilità di individuare la soluzione migliore. Mi pare che tale soluzione, tutto sommato, si cominci a profilare, per le ragioni esposte anche dallo stesso senatore Brutti allorquando afferma che occorre valutare il rapporto costi-benefici tra realizzare una struttura iperveloce ed una ad alta capacità.

Intendiamo consegnare la nostra proposta prima dell'estate. Il Governo si è assunto la responsabilità per tempo, quindi prima dell'autunno di quest'anno, di dare una risposta all'Unione europea. In questo senso oggi non abbiamo nemmeno un giorno di ritardo di cui doverci scusare.

CICOLANI (FI). Premesso che se riesce a raggiungere questo obiettivo sarà il primo a dargliene atto, non si tratta di una procedura ordinaria ma straordinaria; lei non sta seguendo la procedura ordinaria. Le procedure poste in essere per le altre tratte dell'alta velocità e per tutte le opere della legge obiettivo presuppongono la formazione del progetto definitivo, successivamente la realizzazione del percorso di valutazione di impatto ambientale sul progetto definitivo e solo in seguito si avvia la fase delle prescrizioni che emergono nell'arco della procedura; c'è un obbligo del proponente di adeguare il progetto definitivo a quelle prescrizioni, anche in sede di esecutivo. Non necessariamente quelle prescrizioni debbono essere ripercorse all'interno di un progetto definitivo, potendo essere realizzate anche in una fase successiva.

Ciò è tanto vero che sulle altre tratte dell'alta velocità esiste una commissione di monitoraggio ambientale che è incaricata, proprio sulle tratte su cui il Ministero dell'ambiente ha stabilito determinate prescrizioni, di approvare addirittura i progetti, quindi di verificare che dette prescrizioni vadano bene. A fronte di questo esiste addirittura una fidejussione con il Ministero dei lavori pubblici.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Stiamo andando fuori tema.

CICOLANI (FI). Otterrà il risultato, ma non sta seguendo le procedure ordinarie.

DI PIETRO, *ministro delle infrastrutture*. Con tutto il rispetto, vorrei finire il mio discorso. Deve essere chiaro: invece di agire sul progetto preliminare, come avete fatto voi, abbiamo ritenuto più opportuno dialogare con le parti interessate e costruire insieme un progetto che possa ottenere l'approvazione. Non mi pare che abbiamo inventato la luna; abbiamo solo scelto di costruire insieme un progetto che ne individui le modalità e il

percorso. Certo, potremmo non riuscirci; però credo che se non dovessimo riuscirci ci troveremmo di fronte a un fallimento politico.

Per quanto riguarda la questione del *timing* del Corridoio 5, come ho detto si tratta di 13 miliardi di euro. Il *timing* è stato già fatto a suo tempo e per la parte finale arriva fino al 2025-2030; certo, ci auguriamo che a quel tempo saremo ancora qui a discuterne. Comunque, è già scritto nei programmi europei, non devo inventarlo io.

Come ultima osservazione (ultima in ordine temporale ma in realtà forse è la principale) desidero precisare al senatore Brutti che in merito alle concessioni autostradali sono a disposizione; concorderemo sulla data più utile per tutti. Forse l'occasione migliore potrebbe essere il dibattito che dovrà nascere anche con riferimento ai cinque schemi di concessione che l'ANAS ha firmato con le concessionarie. Dal momento che la norma prevede che tali schemi devono arrivare anche in Parlamento potrebbe essere quella l'occasione per discuterne; tenendo conto che la legge stabilisce che nei 30 giorni dovete esprimere il vostro parere, i tempi saranno brevi. Dal primo giorno mi metterò a vostra disposizione.

L'intervento della senatrice Palermo ha posto un problema veramente importante: ma alla fine, tra i costi e benefici, il gioco vale la candela? Per la parte già realizzata, posso ricordare il detto «cosa fatta, capo ha»: non possiamo far nulla, altrimenti ricominceremmo da capo; per la parte da realizzare l'unica realtà nuova rispetto al progetto degli anni Novanta è la tratta Napoli-Bari. Per tale tratta, la cui progettazione è in parte finanziata da noi, in parte dalla Regione Calabria e in parte dalla Regione Puglia, ci stiamo avviando verso una soluzione ad alta capacità, non ad alta velocità. Questa è un'assunzione politica di responsabilità.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Di Pietro per il suo contributo e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,30.*



