

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI SULLA RIAPERTURA DEL
TRAFORO DEL MONTE BIANCO AL TRANSITO DEI
MEZZI PESANTI E SULLA SITUAZIONE DELLA
VIABILITÀ DEI VALICHI DI FRONTIERA

6° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 MARZO 2002

Presidenza del presidente GRILLO

INDICE**Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla riapertura del traforo del Monte Bianco al transito dei mezzi pesanti e sulla situazione della viabilità dei vachi di frontiera**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 13, 19
BRUTTI Paolo, (DS-U)	16
DONATI (Verdi-U)	13, 18
* FABRIS (Mar-DL-U)	17
LUNARDI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti	3, 18
MENARDI (AN)	13, 15
* PESSINA (FI)	17

N.B. L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU:Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla riapertura del traforo del Monte Bianco al transito dei mezzi pesanti e sulla situazione della viabilità dei valichi di frontiera

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla riapertura del traforo del Monte Bianco al transito dei mezzi pesanti e sulla situazione della viabilità dei valichi di frontiera.

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.

Do la parola al ministro Lunardi.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La questione dei valichi di frontiera è scottante e richiede un'immediata soluzione, in particolare quella del Monte Bianco.

Vorrei anzitutto fornire un quadro generale della situazione, parlando, in primo luogo, del problema generale dei valichi di frontiera, della permeabilità dell'arco alpino e dei danni che subiamo oggi a causa della situazione di grande crisi che si è venuta a creare per il traffico sia ferroviario sia stradale sia autostradale. Ciò a causa, non solo della presenza fisica dell'arco alpino, ma anche di un certo tipo di valichi oggi non più sufficienti a rispondere alla domanda nazionale ed europea.

Riferirò di questo quadro economico generale, dello stato di crisi in atto, dei danni che stiamo subendo, dopodiché illustrerò i rapporti con i Paesi frontalieri (Slovenia, Austria, Svizzera e Francia), nonché le azioni svolte in questi dieci mesi nei riguardi di questi quattro Paesi confinanti per affrontare lo stato di crisi. Entro dieci giorni al massimo, consegnerò, per conoscenza, agli atti della Commissione un documento organico, con tutti i dettagli, composto di cinque capitoli, da sottoporre alla vostra attenzione.

Il primo capitolo di tale documento concerne il quadro macroeconomico e strategico del sistema dei valichi alpini. Il secondo capitolo riguarda la situazione dei singoli valichi, la capacità attuale, quella residua, le soglie di saturazione e tutti gli elementi utili per rispondere nel futuro a chi tutte le volte discute di questi argomenti senza essere a conoscenza della reale situazione. Il terzo capitolo tratta il tema dei corridoi plurimodali e la loro interazione col sistema dei valichi; per esempio, il corridoio plurimodale ed intermodale n. 5, di cui abbiamo parlato nel corso degli

ultimi mesi, e tutti i corridoi nord-sud, oltre a quelli est-ovest. Il quarto capitolo concerne la delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 e le modalità di interpretazione relativamente all'emergenza valichi. Il quinto capitolo riguarda l'approccio all'emergenza nel prossimo triennio.

Oggi mi limiterò a svolgere un'esposizione generale, riportando i dettagli relativi al traforo del Monte Bianco in modo che siate aggiornati sullo stato dei fatti.

È mia intenzione fornire un quadro generale di carattere economico sui danni che la crisi dei valichi sta provocando. Tale crisi è dovuta al fatto che attualmente i valichi, sia stradali sia ferroviari, non funzionano a pieno regime, mentre non sono ancora pronti i nuovi valichi ferroviari, programmati nella delibera del CIPE.

Cercherò, inoltre, di fornire un quadro dei futuri interventi del Governo per affrontare il problema della permeabilità del sistema alpino, dell'Italia nei riguardi dell'Europa, che esiste da anni e che dovrà essere risolto in tempi molto brevi. Mi soffermerò sulle reali esigenze che stiamo affrontando nel periodo transitorio. Prima che siano pronti i nuovi valichi ferroviari passeranno quindici, venti anni; quindi, nel periodo transitorio si dovrà affrontare quest'emergenza già esistente. Infine, indicherò le misure che adotteremo per affrontare il momento di crisi. Ricordo che, proprio in questa sede, in occasione dell'audizione sulle linee programmatiche del Dicastero da me presieduto prospettai come tema chiave ed essenziale quello della politica dei valichi. Fin dal primo momento ho ribadito non solo l'urgenza con cui tale problematica doveva essere affrontata, ma anche il danno che questa, da molti anni non esaminata in modo concreto, generava sull'assetto economico del Paese.

I porti, gli interporti e gli aeroporti sono senza dubbio i punti di accesso e di movimentazione internazionale del Paese. Tuttavia, per l'Italia la vera criticità dei collegamenti è costituita dal sistema dei valichi che: nel 1967 vedeva transitare su ferro e su gomma 19 milioni di tonnellate di merci; nel 1992, 73 milioni di tonnellate; nel 2000, oltre 115 milioni di tonnellate; nell'arco dei prossimi dieci anni si prevede dovrà garantire un transito di oltre 125 milioni di tonnellate di merci. Non avendo allo stato attuale avviato concretamente la costruzione dei nuovi valichi, soprattutto quelli ferroviari (Sempione, Alpe-tunnel e Brennero) dovremo necessariamente fin da ora analizzare le alternative possibili nel periodo transitorio, di cui abbiamo già parlato altre volte: il *ferroutage*, le autostrade del mare, ma in particolare, per quanto riguarda l'autotrasporto, i possibili itinerari alternativi o cadenzamenti del Paese con l'intero sistema europeo.

La scelta di itinerari alternativi agli attuali assi preferenziali di collegamento tra Francia, Svizzera e Austria impongono degli allungamenti di percorso di almeno 200-300 chilometri per gli autotrasportatori, comportando un aumento sostanziale dei tempi e dei costi. La concorrenzialità, quindi, andrebbe a farsi benedire. Il cadenzamento, invece, l'altra soluzione possibile, oltre a ritardare i processi di scambio, causa anche problemi di organizzazione nell'attesa dell'accesso ai valichi e comporta la

costruzione di nuove aree di sosta attrezzate che non abbiamo ancora a disposizione.

È davvero paradossale che all'abbattimento delle frontiere politico-amministrative ed economiche si contrapponga oggi la barriera fisica delle Alpi. Per capire il grado di emergenza del danno generato dalla mancata infrastrutturazione, bisogna svolgere alcune considerazioni. Il valore medio della merce transitata nel 1999 si attesta intorno ai 190.000 miliardi. L'incidenza media dei costi di trasporto su questi 190.000 miliardi è oggi intorno agli 11.000 miliardi di lire, circa l'8 per cento. Pur trattandosi di un valore inferiore al 10 per cento del valore della merce, è comunque molto elevato. Un peggioramento delle condizioni di transito attualmente potrebbe portare questo valore a soglie superiori ai 16-18 mila miliardi di lire; cioè quasi il 10 per cento del valore delle merci trasportate.

Questi dati, in particolare l'ultimo, denunciano chiaramente che un'incidenza così rilevante dei costi di logistica genererebbe automaticamente nei riguardi dell'Europa una crisi della concorrenzialità dei prodotti. L'Europa, creata con lo spirito di equilibrare la concorrenza socio-economica dei vari Paesi, oggi ci mette nelle condizioni di non essere concorrenziali con gli altri. Molte industrie italiane potrebbero prendere in considerazione l'eventualità di trasferirsi all'estero. Questi processi di delocalizzazione delle nostre industrie potrebbero diventare reali e sarebbe poi difficile ricreare in futuro condizioni di interesse anche per aree storicamente consolidate, come per esempio la pianura padana.

Queste sono le considerazioni riguardanti gli indirizzi e il quadro economico generale.

Per quanto riguarda i finanziamenti stanziati nella legge obiettivo per affrontare l'attuale crisi, ricordo che fino ad oggi quando si è parlato di valichi nel Piano generale dei trasporti ciò è avvenuto solo in termini di enunciazione, affermando che era necessario ammodernarli ed elencando una serie di interventi futuri riguardanti l'arco alpino, ma senza mai indicare una destinazione di impegno finanziario.

Questo è importante, poiché finora si è trattato solo di enunciazioni riguardanti le opere da realizzarsi; invece nella delibera del CIPE del 21 dicembre sono indicati 12.325 miliardi di lire da utilizzare nei prossimi dieci anni al fine di risolvere il problema dei valichi. Di questi, solo 325 miliardi saranno destinati al traforo stradale del Frejus. In pratica, concorriamo con i francesi alla realizzazione della galleria di servizio (o al raddoppio, non sappiamo ancora), che è stata oggetto di una lunga discussione con i francesi nei mesi passati e che dovrebbe diventare una realtà in tempi brevi. Il resto del finanziamento è previsto a carico dei francesi per un valore complessivo di 650 miliardi.

Questo è l'unico intervento di carattere sostanziale, anche sotto l'aspetto dell'impegno economico, che ci apprestiamo a svolgere per i trafori stradali; gli altri 12.000 miliardi sono dedicati alle ferrovie.

Desidero comunque essere chiaro su questo problema dibattuto diverse volte. Con questi investimenti stiamo allineandoci alle disposizioni europee. Per l'*Alpe-tunnel*, di cui abbiamo inaugurato i lavori l'altro

giorno in Francia con il ministro Gayssot, sulla linea Torino-Lione, sono previsti 3.500 miliardi; l'altra metà di stanziamenti sarà effettuata dai francesi.

Altri 3.500 miliardi sono stati stanziati per il traforo del Sempione e l'adeguamento della linea Genova-Novara-Domodossola-Sempione-Lochberg-Germania, cioè il corridoio nord-sud.

Complessivamente, l'insieme di queste cifre porta ai 12.325 miliardi di lire che ho detto, di cui solo una piccola parte sono destinati alle opere stradali.

Il «tiraggio» in termini di cassa, che dovrà essere disponibile nei prossimi anni, ma già previsto nell'ambito della legge obiettivo e del documento CIPE, ammonta a 100 miliardi per il 2002, 140 miliardi per il 2003, 200 miliardi per il 2004. Si tratta di risorse destinate alla progettazione; non si tratta di investimenti generici, ma dei primi segmenti dell'opera, cioè degli interventi per realizzare le opere, non di cifre nell'ambito di discorsi fumosi.

Questo è il quadro di carattere strategico ed economico per il futuro.

Per quanto riguarda invece il medio e breve termine, in attesa che sia pronto il sistema dei valichi ferroviari dobbiamo affrontare le emergenze, come il cadenzamento del traffico per l'accesso ai valichi. Questi presentano oggi un problema di intasamento e, pertanto, si avverte il bisogno di cadenzare il traffico già a distanza, prima dell'arrivo ai valichi stessi, attraverso grandi piazzali di sosta o di attesa, soprattutto per i mezzi pesanti. Si tratta di un problema di grandi proporzioni, che stiamo discutendo a livello nazionale, perché naturalmente interessa più noi che altri Paesi del resto d'Europa, dato che siamo noi stessi in particolare ad avere problemi di accesso ai trafori, soprattutto quelli stradali.

Sempre a proposito di valichi stradali, vi è poi il problema – come ho accennato anche prima – dell'attraversamento con traffico alternato. Si tratta di un aspetto sollevato anche nell'ambito dell'incontro con il Ministro francese quando nei mesi passati si è discusso della riapertura del traforo del Monte Bianco, anche a seguito dell'incidente del San Gottardo. Infatti, prima non si parlava di cadenzamento attraverso i valichi; lo si è fatto a seguito dell'incendio del San Gottardo.

Questo è il quadro economico generale dei finanziamenti che abbiamo previsto. Adesso vorrei, invece, aggiornarvi sulla situazione in relazione ai Paesi nostri frontalieri e sulle azioni che abbiamo condotto con loro in questi nove mesi. Alla fine parlerò del problema del traforo del Monte Bianco in particolare, che è forse l'argomento di maggiore attualità.

Sapete che i Paesi nostri frontalieri (la Slovenia, l'Austria, la Svizzera e la Francia) hanno dei problemi settoriali per quanto riguarda il traffico con l'Italia, perché ognuno guarda la propria parte, mentre noi, considerata la nostra posizione geografica rispetto all'arco alpino, dobbiamo affrontare aspetti settoriali rispetto agli interessi reciproci ma anche, nel loro insieme, i problemi del traffico dell'Italia verso l'Europa, dell'accesso ai porti, dei corridoi nord-sud e altri.

Tanto è vero questo che abbiamo promosso a Berna nel novembre scorso una riunione con i Ministri dell'Austria, della Svizzera, della Francia e con Loyola De Palacio per sensibilizzare tutti i Paesi nostri frontalieri sul fatto che la nostra situazione non è paragonabile alla loro, è molto più drammatica perché dobbiamo affrontare insieme tutti i Paesi frontalieri e anche i singoli problemi reciproci. In questo vertice abbiamo affrontato per la prima volta il tema nel suo complesso, perché in tutte le altre occasioni si era parlato di traffici settoriali o con la Francia o con la Svizzera o con l'Austria cercando di raggiungere singoli accordi. Quel che interessa noi per il futuro è invece un progetto integrato e unico su tutto l'arco alpino, capire quale sia la situazione oggi e quale sarà tra dieci, venti o trenta anni, in funzione della domanda.

In occasione del vertice di Berna, si è proposto che l'Italia si facesse parte diligente di uno studio complessivo dei trasporti su tutto l'arco alpino, integrato con la collaborazione degli altri Paesi per quanto riguarda le loro problematiche. Nei prossimi mesi avranno luogo incontri per portare avanti detto studio. Crediamo infatti che sia importante effettuare, una volta per tutte, uno studio integrato generale sull'arco alpino, visto che, anche in passato, è bastato chiudere, ad esempio, il traforo del Monte Bianco perché ne risentissero tutti gli altri valichi. Questa è la logica sottesa alla proposta di uno studio ampio, omogeneo e integrato.

Detto ciò, desidero affrontare i problemi esistenti con i singoli Stati frontalieri.

Con riferimento alla Slovenia, ricordo che circa due settimane fa ha avuto luogo a Venezia un incontro cui hanno partecipato tutti i Paesi interessati al futuro traffico verso est, tra i quali la stessa Slovenia, l'Ungheria, l'Ucraina e la Serbia. Vi sono stati due giorni di incontri, nel corso dei quali ho avuto colloqui singolarmente con i vari Ministri, in particolare con i Ministri sloveno e ucraino maggiormente interessati all'argomento. È stata sottoscritta un documento, detto «Carta di Venezia», nel quale è manifestata la volontà e l'impegno dei Paesi dell'est a portare a compimento il segmento del corridoio n. 5 che li riguarda. Tale segmento parte da Trieste, passa per Lubiana e Budapest e raggiunge Kiev.

Ovviamente, il corridoio n. 5 prosegue poi da Trieste in direzione di Venezia, Verona, Milano, Torino, Lione, Barcellona, sino a Lisbona. Si tratta di un corridoio intermodale già previsto nel Libro bianco dell'Unione europea e che ha la priorità su tutti gli altri corridoi est-ovest.

Tale priorità è un aspetto molto importante soprattutto in considerazione della tendenza in atto, da parte di altri Paesi, in particolare dell'Austria, a spostare il tracciato di tale corridoio a nord delle Alpi. Noi non siamo interessati all'eventuale realizzazione di un corridoio a nord delle Alpi, ma deve essere salvaguardata la priorità del corridoio n. 5. Pertanto, tutti i nostri Paesi frontalieri devono investire mantenendo gli impegni sottoscritti ai tempi del Libro bianco dell'Unione europea, i quali prevedevano un prioritario investimento per il corridoio n. 5 nonché sulla direttrice nord-sud. È inutile infatti realizzare un collegamento est-ovest senza dare vita a direttrici nord-sud che colleghino i nostri porti con l'Austria,

con la Germania e con altri Paesi. Ciò risponde anche all'interesse di questi ultimi; la Germania, ad esempio, è particolarmente interessata ad essere collegata con il Mediterraneo attraverso un corridoio nord-sud.

È stato quindi sottoscritto l'impegno a realizzare il corridoio n. 5, cui sono interessate molte nazioni e in particolare, come ho detto, i Paesi dell'est. Il Ministro sloveno si è impegnato a portare avanti in tempi brevi le progettazioni del tratto Trieste-Lubiana, la cui realizzazione richiederà tuttavia tempi più lunghi rispetto a quelli che saranno necessari all'Italia per realizzare il tratto Trieste-Venezia-Milano-Torino, in quanto essa presuppone la soluzione del problema relativo al porto di Capodistria.

Ho proposto al Ministro sloveno, che ha accettato, di collegare il porto di Capodistria con Trieste e di realizzare un unico *hub* Trieste-Capodistria; a fronte di questa loro disponibilità, non solo a tale realizzazione, ma anche alla conseguente divisione delle future vocazioni commerciali e industriali tra i due porti, ho proposto allo stesso Ministro sloveno di far entrare la Slovenia nel progetto di autostrada del mare del Mediterraneo. Tale prospettiva ha trovato un grande favore da parte slovena che pertanto oggi è disposta a collegare direttamente il porto di Capodistria a quello di Trieste con una piccola bretella di 6 o 7 chilometri, che consenta la creazione di un porto unico. Un aspetto interessante dell'accordo è che il porto di Capodistria utilizzerà per i prossimi anni, fintanto che non sarà pronta la Trieste-Lubiana, la linea ferroviaria Trieste-Udine-Tarvisio il cui raddoppio è già pronto.

L'accordo col Governo sloveno è importante soprattutto in considerazione della tendenza, da parte austriaca, a realizzare un corridoio che attraversi la Slovenia saltando Trieste.

Gli impegni importanti assunti, che hanno reso l'incontro costruttivo, sono contenuti nella Carta di Venezia. In occasione della riunione veneziana è stato ribadito il nostro impegno a realizzare subito la progettazione, e quindi la costruzione, della Trieste-Udine che interessa Venezia, dando la precedenza alla parte più vicina a Trieste sino al collegamento con la linea verso Udine, presso l'interporto di Cervignano, e si sono puntualizzati i tempi futuri per la progettazione e l'esecuzione della parte di nostra competenza.

Per quanto riguarda i rapporti con l'Austria, ho partecipato ad un incontro con il Ministro austriaco, poche settimane fa, relativo ai problemi inerenti i rapporti ferroviari, autostradali e stradali tra Italia ed Austria.

Problemi autostradali e stradali non ve ne sono, perché le autostrade del Tarvisio e del Brennero vanno bene come sono e non si possono toccare; vi è invece un punto dolente per quanto riguarda i rapporti ferroviari. Sono stati raccolti una serie di dati (che saranno messi a disposizione della Commissione) dai quali si evince che a Tarvisio l'Italia ha una capacità di trasporto pari a 220 treni al giorno, a fronte di un traffico attuale che non supera i 48 treni, perché in Austria sussistono colli di bottiglia – che non sono stati eliminati, ma che devono esserlo – sulle linee per Salisburgo e per Vienna che impediscono al nostro Paese di aumentare la propria capacità ferroviaria in quella direzione. Paradossalmente, l'Italia vede bloccato

il trasporto su rotaia in direzione dell'Austria, oltre ad essere penalizzata, nel trasporto su gomma, dagli ecopunti e da tutti i loro sistemi. Il Ministro austriaco ha garantito, sottoscrivendo un accordo, che nel giro di due anni verranno eliminati i tratti della linea ferroviaria austriaca che presentano colli di bottiglia penalizzanti la nostra capacità di trasporto su ferro.

L'altro punto che è stato discusso con il Ministro austriaco è quello degli ecopunti. Voi sapete che gli accordi di Laeken non ricomprendono questo argomento. Gli ecopunti dovrebbero scadere alla fine del 2003, ma dovrebbero essere prorogati ancora per un anno, sperando che siano accettati dagli autotrasportatori, che non possono ammetterli, ed hanno ragione.

L'idea di utilizzare gli ecopunti fino al 2003 era stata accettata solo in considerazione dell'ingresso dell'Austria nell'Unione europea. Oggi hanno inserito con un sotterfugio tale proroga, su cui non siamo d'accordo, come il presidente Berlusconi ha ripetuto anche a Barcellona ultimamente. Su questo ci siamo impuntati. Può darsi che vi sia la possibilità di eliminare gli ecopunti se appoggiamo l'Austria per l'applicazione di un pedaggio nelle tratte autostradali. In realtà potrebbero togliere gli ecopunti, però imporrebbero un pedaggio, come sulle nostre autostrade; quindi non sarebbe un evento così drammatico. Stiamo lavorando al progetto relativo agli ecopunti e alla «tariffazione».

Un altro aspetto delicatissimo di cui abbiamo discusso con il Ministro austriaco è quello delle direttrici nord-sud ed est-ovest.

Il Libro bianco privilegia i corridoi nord-sud, quindi il traforo del Brennero, il cui intervento costerebbe circa 9.000-10.000 miliardi. Abbiamo stanziato la cifra di circa 4.000 miliardi nel CIPE perché siamo convinti che il traforo del Brennero è un collo di bottiglia in quanto, in luogo dei 240 treni al giorno potenziali ne passano solo 90, con un grosso *handicap* per noi. Quindi puntiamo su questa direttrice per realizzare immediatamente l'investimento.

Gli austriaci stanno investendo i loro finanziamenti attualmente sull'asse est-ovest. Questo per noi è scorretto. Quindi, ricorreremo all'Unione europea e denunceremo questo atteggiamento, perché loro dovrebbero investire prima sull'asse nord-sud. Questo è un aspetto molto delicato. Discutere con gli austriaci non è molto semplice. Il 25 e 26 si svolgerà una riunione a Bruxelles dove ribadiremo il nostro concetto.

Non abbiamo trattato altri argomenti con l'Austria. Tra l'altro, per il Brennero, analogamente a quanto abbiamo fatto con i francesi per l'*Alpe-tunnel* sulla Torino-Lione, abbiamo chiesto di accelerare la progettazione da sei a tre anni. È inutile progettare trafori alpini per decine di anni perché non serve a niente, ben sapendo che il tracciato si sceglie in base alla geologia, all'idrogeologia; quindi, non servono tanti studi. Le precauzioni si prenderanno strada facendo, mentre si lavora.

Per quanto riguarda la Svizzera, dopo l'incidente del San Gottardo, tra l'altro prodotto da un camionista turco ubriaco, non in condizioni di normalità (può avvenire su tutte le strade d'Italia o del mondo), è stato

enfaticamente il problema della «bidirezionalità» del traforo forse più del necessario.

Gli svizzeri hanno studiato nuovi pedaggi per il passaggio delle nostre merci e camion che vanno in Svizzera. È stato organizzato un incontro con il Ministro svizzero; ne seguirà un altro a giugno, per sistemare questo aspetto. Ovviamente non possono essere condizionati dall'Unione europea perché ne sono fuori; quindi dobbiamo trattare con questo Paese in un altro modo. Bisognerà trovare qualche merce di scambio con gli svizzeri e una condizione accettabile da parte nostra. Certo con gli svizzeri abbiamo altri problemi in comune, per esempio il traforo ferroviario del Sempione; dobbiamo essere pronti.

Loro stanno predisponendo la galleria del San Gottardo di 57 chilometri entro il 2012. Ho chiesto notizie alle Ferrovie, che hanno assicurato che saremo pronti prima di quella data con tutte le linee ferroviarie per attraversare questi due grandi trafori svizzeri.

Per quanto riguarda i rapporti con la Francia, tratterò il problema del Monte Bianco per ultimo.

Con il Ministro Gayssot abbiamo inaugurato l'*Alpe-tunnel* che raggiungerà il tracciato ferroviario di 52 chilometri, un ulteriore segmento del corridoio n. 5. Abbiamo inaugurato un mese fa circa la Novara-Torino, per l'alta capacità sempre sulla linea del corridoio n. 5. È stato inoltre aperto un cantiere molto importante, per 9.000 miliardi, grazie ai finanziamenti trovati dopo giugno; esso costituisce il primo segmento del corridoio n. 5. Dico ciò per mostrare l'impegno dell'Italia nella realizzazione di tale corridoio; in più si è stipulata la Carta di Venezia con la Slovenia.

Nei riguardi della Francia vi è poi il problema del Colle di Tenda, una galleria stradale oggi molto malmessa. Ci siamo messi d'accordo con i francesi per realizzare un'altra galleria di tre chilometri in modo da disporre di due per il futuro traffico stradale.

Inoltre, per il Frejus è in fase di progettazione una galleria di servizio, che potrebbe costituire una seconda galleria, rispetto alla quale siamo impegnati finanziariamente per la messa in sicurezza del traforo a seguito di quanto è successo al Gottardo.

Il problema più grande visto, che abbiamo risolto quello ferroviario, è quello del traforo del Monte Bianco. Ho effettuato una serie di azioni che vorrei qui elencare. Adesso ve le espongo, poi vi fornirò la documentazione completa la settimana prossima.

Per quanto riguarda le azioni che abbiamo intrapreso fin dal mese di giugno del 2001, con il ministro Gayssot mi sono incontrato almeno sei volte; abbiamo avuto incontri bilaterali, cui si devono aggiungere varie altre occasioni in cui si sono discusse questioni ai margini dei Consigli comunitari o di manifestazioni di comune interesse, come la riunione dei Ministri dei trasporti dei paesi alpini svoltasi a Zurigo il 30 novembre 2001, alla quale ho prima accennato.

Peraltro i contatti sono stati continui anche a livello di funzionari nell'ambito della Commissione intergovernativa dei comitati di sicurezza. Già nel corso del primo incontro a Lussemburgo del 28 giugno 2001, ab-

biamo rilanciato l'iniziativa proponendo l'accelerazione dei lavori per la nuova linea ferroviaria Lione-Torino, portando i tempi di progettazione da sei a tre anni e prefigurando la data di apertura e quindi l'operatività del traforo al 2012. Tale nuova scadenza è stata confermata dai francesi nella successiva riunione che ha avuto luogo a Parigi il 26 luglio 2001, allorché il problema dei valichi alpini è stato esaminato nella sua interezza con particolare riferimento alla riapertura del traforo del Monte Bianco. In tale occasione, è stato discusso anche il problema delle caratteristiche del *tunnel* transalpino relativo alla nuova linea Lione-Torino in rapporto alla proposta italiana di realizzare un *tunnel* a doppia canna, che a nostro parere sarebbe molto più sicuro anche se con un costo lievemente superiore.

Come risulta evidente dal comunicato congiunto emesso al termine della riunione svoltasi a Parigi il 26 ottobre 2001, pure in una situazione molto difficile, perché tenuta due giorni dopo l'incidente del Gottardo (ancora non si conoscevano le cause e si sospettava che l'incidente fosse molto più grave, dato che si temevano 130 morti), si è parlato della riapertura del traforo del Monte Bianco al traffico leggero, fissandola al 15 dicembre 2001, subito dopo la conclusione delle prove di sicurezza.

La situazione particolarmente emotiva del momento indusse inoltre a prevedere, su richiesta francese, dopo un lungo negoziato, di regolare la circolazione del traffico dei camion a senso unico alternato sia per il Monte Bianco sia per il Frejus, ferme restando le disposizioni vigenti in materia di distanza tra i veicoli e di limiti di velocità. Tale misura fu poi rivista per il Frejus, mentre vale ancora per il Monte Bianco.

Da parte italiana, pur rendendoci conto che questa misura avrebbe in pratica ridotto del 50 per cento la capacità del *tunnel*, fummo costretti ad accettare tali ipotesi in quanto, in caso contrario, la delegazione francese non avrebbe potuto impegnarsi sulla riapertura del traforo a causa delle forti opposizioni politiche, anche all'interno dello stesso Governo. Si ottenne invece l'approvazione del principio per cui il senso unico alternato per il traffico pesante sarebbe restato in vigore fino alla realizzazione delle infrastrutture che consentissero la separazione fisica del traffico nei due sensi, in pratica un secondo *tunnel*.

Per compensare la perdita di capacità del traforo del Monte Bianco, l'Italia accettò di impegnarsi nella realizzazione di un'autostrada viaggiate tra St. Jean de Maurienne e Torino Orbassano, con la messa in circolazione della prima navetta entro il 2002 e la messa in opera del servizio integrale entro il 2005-2006; quindi un'alternativa alla strada. Analogo impegno fu espresso sul fronte marittimo aderendo all'iniziativa di Francia e Spagna per la realizzazione delle cosiddette autostrade del mare.

Infine, sempre per ottenere l'impegno francese della riapertura del traforo del Monte Bianco, si accettò il principio dell'aumento delle tariffe del Monte Bianco e del Frejus sia per recuperare i costi relativi alla loro messa in sicurezza sia come forma di gestione del traffico.

Per quanto riguarda la ferrovia Lione-Torino, fu deciso l'avvio dei lavori relativi alla galleria entro il mese di marzo 2002, impegno che è stato mantenuto con l'inaugurazione di una nuova galleria a Modane in

data 19 marzo. Il successivo vertice italo-francese di Perigeux del 27 novembre 2001 ha preso atto dell'accelerazione dei lavori relativi alla ferrovia Lione-Torino e dell'impegno comune per la rapida realizzazione dell'autostrada viaggiante tra St. Jean de Maurienne e Torino Orbassano, con la previsione di un sostegno finanziario statale all'esercizio della linea.

Per quanto riguarda la riapertura del Monte Bianco ai mezzi pesanti, la data stabilita del gennaio 2002, non è stata poi rispettata a causa di prove tecniche negative sulla parte francese del *tunnel*. Nell'incontro di Livorno del 15 febbraio 2002 fu firmato un comunicato congiunto fra i due Ministri con l'impegno a riaprire il *tunnel* del Monte Bianco alla circolazione dei mezzi leggeri il primo sabato successivo al parere favorevole espresso dalla commissione intergovernativa, mentre il traffico pesante sarebbe stato consentito entro i 15 giorni successivi. Si tratta di un documento firmato dal ministro Gayssot che ho qui in copia e che vi consegnerò, perché è giusto che lo conosciate.

Per raggiungere un bilanciamento del traffico tra i trafori del Frejus e del Monte Bianco, fu inoltre concordato che ogni *tunnel* non avrebbe potuto avere un traffico inferiore al 35 per cento del totale e che, in caso contrario, le parti avrebbero dovuto adottare i provvedimenti necessari per il riequilibrio della circolazione. Il recente comunicato francese ha sostanzialmente disatteso gli impegni assunti a Livorno, preceduti da un lunghissimo negoziato durante il quale l'Italia ha fatto di tutto per venire incontro alle esigenze francesi.

Si rammenta, a tale proposito, che le misure relative al senso unico alternato dei mezzi pesanti sotto il Monte Bianco, per esplicita dichiarazione delle due delegazioni che operano all'interno del comitato di sicurezza, non sono giustificate da ragioni di sicurezza, ma da ragioni politico-ambientali. Questo è il motivo per cui ho fatto ricorso all'Unione europea; ne ha parlato il presidente Berlusconi a Barcellona; io l'ho fatto in questi giorni, perché è inaccettabile che per motivi politico-ambientali dei francesi, che hanno problemi simili a quelli di tutte le altre nazioni, il nostro autotrasporto venga penalizzato.

Ricordo che solo per la sicurezza di questo traforo abbiamo investito 600 miliardi, pertanto questa penalizzazione è inaccettabile e abbiamo presentato ricorso. Sembrava che a giudicare questo nostro contenzioso con la Francia fosse un soggetto che non ci è sempre favorevole; fortunatamente il presidente Prodi ha deciso di affidare la questione a Loyola De Palacio, che concorda pienamente con noi sul fatto che siamo penalizzati non solo dall'Austria e dalla Svizzera, ma anche dalla Francia e che siamo in una situazione di crisi, che credo gli autotrasportatori abbiano evidenziato.

Lunedì mattina prossimo avrò prima un incontro con il presidente Prodi, poi un incontro ufficiale con Loyola De Palacio e con tutti i nostri e loro rappresentanti per analizzare questo ricorso e per confermare che non accettiamo il mancato rispetto del documento di Livorno, in cui si dice chiaramente che il transito dei mezzi pesanti sarebbe avvenuto 15 giorni dopo dalla riapertura ai mezzi leggeri.

Ovviamente i francesi hanno tentato di rilanciare dicendo che avrebbero fatto passare i mezzi a due assi inferiori alle 19 tonnellate. Per noi questa proposta rappresenta una presa in giro, perché abbiamo già dilazionato troppo questo termine. Quindi stiamo compiendo un'operazione molto forte che dovrà servire di esempio anche per il futuro, perché, così come li abbiamo noi per le Alpi, questi contenziosi potranno averli un domani la Spagna per i Pirenei o altri ancora, quando due nazioni devono prendere una decisione e unilateralmente una di queste decide per se stessa dimenticando i principi di concorrenzialità e le esigenze dell'altro Paese.

PRESIDENTE. Do atto della vasta e articolata relazione del Ministro, che ha annunciato anche la prossima consegna di documenti e di schemi informativi.

Adesso dobbiamo decidere se passare alle domande, così come avevamo previsto, oppure rinviare la discussione.

I colleghi avevano chiesto la presenza del ministro Lunardi per porre questioni sull'emergenza del traforo del Monte Bianco. La relazione del Ministro ha riguardato questo, ma anche ulteriori aspetti critici di altri valichi, del traffico ferroviario e di quello stradale.

Chiedo ai membri della Commissione se preferiscano proseguire il dibattito nella seduta odierna ovvero aggiornare il seguito della discussione ad altra seduta, prendendo nel frattempo visione della documentazione che il Ministro intende consegnare.

MENARDI (AN). Signor Presidente, penso che potremmo utilizzare pochi minuti ciascuno per esprimere qualche osservazione sul traforo del Monte Bianco.

PRESIDENTE. Se non ho mal compreso, potremmo focalizzare il dibattito odierno sul traforo del Monte Bianco formulando quesiti brevi ed aggiornare la discussione ad altra seduta, senza che ciò impedisca, in quella sede, di tornare, avendo preso conoscenza della citata documentazione, sull'argomento.

Si tratta solo di puntualizzare l'informativa che si desidera avere nei pochi minuti ancora disponibili, dal momento che il Ministro ha fatto presente di non potersi trattenere oltre un certo orario.

Se non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

DONATI (Verdi-U). Desidero esprimere solo la seguente osservazione, rinviando ogni ulteriore discussione ad una prossima settimana.

Riguardo al traforo del Monte Bianco credo debba essere ribadito che – al di là della cattiveria dei francesi che non rispettano i patti, sulla quale ciascuno può esprimere il proprio giudizio – il Ministro deve fornire risposte alle domande che vengono dal versante italiano e non solo dagli ambientalisti, sui quali si potrebbe anche sorvolare e le cui obiezioni il Ministro potrebbe anche ritenere non interessanti.

Peraltro, tali obiezioni valgono per tutti i valichi, dal momento che il valico del Brennero, piuttosto che quello del Frejus, implica questioni ambientali; anche in merito al valico del Brennero è in atto una grande discussione sui transiti, sui flussi e sulle implicazioni di carattere ambientale.

Mi sembra, anzi, che il contesto nel quale ci muoviamo sia caratterizzato, al di là di ogni sogno od immaginazione, da una tale espansione dei flussi di transito da richiedere una forte regolamentazione; che poi essa avvenga attraverso gli ecopunti, ovvero, come è accaduto in Svizzera, togliendo i limiti al tonnellaggio, ma inserendo la tassa sul traffico pesante, comunque mi pare che la tendenza sia quella di porre qualche limitazione. Infatti, i corridoi sensibili presentano grossi problemi di impatto ambientale a sostenere i flussi di attraversamento. E ciò vale anche per il Monte Bianco.

Mi dispiace che il Ministro imposti la vicenda soltanto come una sorta di problema politico-ambientale, perché le stesse questioni che pone la Francia le pone anche la regione Valle D'Aosta; quest'ultima, com'è noto, ha votato due risoluzioni nelle quali chiede, in primo luogo, che la riapertura ai TIR del valico del traforo del Monte Bianco sia subordinata ad una discussione che li coinvolga. Al riguardo, vorrei sapere se vi è stata tale discussione; non si può infatti dialogare solo con la Francia e non tenere conto che vi è una Regione che chiede di poter esprimere proprie osservazioni sull'argomento.

Inoltre, la regione Valle D'Aosta chiede che il numero dei transiti complessivi che sarà riammesso non sia superiore a quello del 1999 (anno in cui si è verificato il drammatico rogo del *tunnel* del Monte Bianco) che era all'incirca 2.300 veicoli giornalieri di media. Secondo la valutazione della regione Valle D'Aosta, l'attuale regolamento – del quale peraltro analizzeremo l'applicazione, perché la previsione dei sensi alternati con l'utilizzo delle piazzole sicuramente creerà complessità di gestione, per cui i numeri reali non sappiamo quali potranno essere – prevede un numero complessivo medio giornaliero potenziale superiore ai 2.300 veicoli: non c'è dubbio infatti che 220 TIR per ora, pur spalmati sui tre quarti d'ora e lasciando quindici minuti per il deflusso, fanno 3.900 TIR al giorno potenziali.

Per questo la regione Valle D'Aosta ha votato, dopo l'emissione del regolamento, una richiesta di moratoria e di discussione chiedendo di emanare un nuovo regolamento, con particolare riferimento all'articolo 4, in cui sia previsto, come massimo potenziale, un numero di transiti inferiore a quello del 1999.

Senza voler entrare nel merito delle polemiche tra il Ministro ed il Governo francese sul rispetto o meno degli accordi, desidero sottolineare che esiste un problema che riguarda il nostro versante, posto con forza, all'unanimità, da una Regione ed al quale occorre fornire una risposta. Difatti, la regolamentazione attualmente prevista non assicura un livello di tutela sufficiente per i cittadini dei territori attraversati.

Aggiungo anche, solo perché sia chiaro il mio pensiero, che non credo che si debba regolamentare il transito del Monte Bianco al ribasso e lasciare la massima libertà per gli altri valichi, come ad esempio il Frejus, perché è ovvio che il traffico bloccato con una eventuale regolamentazione si riverserebbe sul valico vicino e credo che i polmoni dei cittadini della Val di Susa – almeno di fronte alla mia percezione – abbiano gli stessi diritti degli abitanti limitrofi al *tunnel* del Monte Bianco e delle valli valdostane.

Il problema della regolamentazione, quindi, si pone per tutti i valichi, ovviamente sulla base di considerazioni inerenti le caratteristiche morfologiche, la capacità di attraversamento, la presenza o meno delle corsie di emergenza e così via.

Al riguardo desidero ricordare che il *tunnel* del Monte Bianco, che non dubito sia stato messo in sicurezza con le migliori tecnologie disponibili, resta comunque privo di corsia di emergenza, con sette metri di carreggiata totale per entrambe le direzioni: non è quindi «un grande *tunnel*». Occorre tenere conto anche delle sue caratteristiche, perché se si aumenta la sicurezza, ma si accresce il numero dei TIR che transitano il risultato alla fine, in termini di sicurezza, purtroppo non cambia.

MENARDI (AN). Signor Presidente, non per piaggeria, desidero ringraziare il Ministro per l'azione svolta in questi mesi in particolare in relazione al traforo del Monte Bianco.

Ho già avuto modo di dire, quando in questa Commissione vi è stata l'audizione dell'ingegner Pozzi, che la visione un po' elitaria, di tipo ambientale, emersa dall'espressione del voto della regione Valle D'Aosta, non è assolutamente condivisibile come cittadino italiano.

Credo che tutti possano comprendere il mio modo di ragionare. Come dissi la volta scorsa, ritengo che non si possano spendere 600 miliardi per permettere qualche passeggiata ad un turismo assolutamente di *elite* in un ambiente particolarmente bello, facendo però a pugni con realtà di carattere territoriale ed economico.

Bene ha detto la senatrice Donati: la regolamentazione del traffico in un valico significa, se si disciplina il resto, l'aumento del traffico negli altri valichi. Esiste un problema – che non è argomento di oggi, ma sarà discusso nella prossima audizione – che concerne il Colle del Tenda, cui il Ministro ha fatto cenno, relativamente al quale vi è una richiesta francese di limitazione del traffico ai mezzi che superino le 19 tonnellate. La ragione è semplicissima (è un problema simile a quello sussistente con l'Austria): la Valle Vermenagna, dove si produce cemento, è in concorrenza con i cementifici della Costa Azzurra ed i costruttori di questa zona preferiscono approvvigionarsi di quel materiale in Italia per ovvie ragioni economiche; da ciò discende la richiesta di limitazione del traffico che viene formulata utilizzando il pretesto ambientalista.

Ritengo che – il mio è più che altro un invito – l'Italia debba mantenere fermo il ragionamento svolto con i francesi senza tenere conto più di tanto dell'espressione di voto di una comunità di 100.000 abitanti, pur

rispettandone i diritti. Peraltro, occorre tener presente che, quando si è trattato di utilizzare parte dell'IVA per costruire impianti di risalita, in Valle D'Aosta se ne sono fatte di tutti i colori!

Concordo pienamente con il Ministro nel sostenere che vi è una situazione di emergenza e che le Alpi devono essere rese permeabili anche adesso e non solo in futuro, quando vi saranno i trafori ferroviari.

Aggiungo che nel Libro bianco – come è stato detto a Venezia – l'itinerario del corridoio n. 5 non è così chiaro, perché tra Spagna e Francia si ferma a Montpellier, il che fa temere che in Francia si voglia indirizzare il traffico verso Strasburgo piuttosto che verso il corridoio citato.

BRUTTI Paolo (DS-U). Le domande che voglio rivolgere al Ministro sono sostanzialmente due.

La prima, riguardante le gare per la realizzazione e la progettazione del traforo del Monte Bianco, è un po' retorica, la rivolgo solo per esercizio di stile. Sia io che la senatrice Donati abbiamo presentato sull'argomento interrogazioni alle quali vorremmo avere una risposta – magari anche violenta, come una sfida al duello – perché il silenzio è imbarazzante per tutti.

La seconda questione. Mi rendo conto che le osservazioni formulate anche dal senatore Menardi sono serie, nel senso che dobbiamo puntare alla riutilizzazione del traforo del Monte Bianco nelle migliori condizioni; desidero però sottolineare che vi è una contraddizione nel ragionamento. Si è verificato un gravissimo incidente quando il traforo del Monte Bianco era utilizzato in un certo modo. Sono migliorate le condizioni di sicurezza interna e ci auguriamo che non accadano mai più tragedie del genere, tuttavia, si era detto che si sarebbe dovuta non solo prevedere una migliore via di fuga di fronte a eventi clamorosi, ma che si sarebbe poi gestito il traffico attraverso il *tunnel* in termini di velocità e cadenzamento in modo tale che non si sarebbero potute determinare condizioni di pericolo, in caso di incidente, per l'affollamento delle auto. Se tutto questo è vero, penso che porre un limite al numero di veicoli che percorrono il *tunnel*, soprattutto quelli pesanti, pari a quello precedente mi parrebbe il massimo cui si può giungere. Se il *tunnel* è lo stesso e permettiamo un maggiore flusso di traffico rispetto al passato si determinerà una maggiore congestione. In linea di principio, anche se abbiamo previsto gallerie di salvataggio, le condizioni del rischio aumenterebbero.

Nella regolamentazione del traffico, quindi, si deve tener conto che non si può riproporre una condizione di pericolo solo perché sono stati predisposti interventi di sicurezza. Il nostro auspicio è che non vi siano situazioni di rischio così forte.

Infine, nella sua esposizione il Ministro ha detto che, allo scopo di ottenere da parte dei francesi un ammorbidimento della loro posizione, l'Italia si era resa disponibile a due o tre iniziative. Mi è parso però quasi di cogliere, nel modo in cui poneva il problema, la necessità di accettare addirittura di passare dalla «autostrada viaggiante» alla possibilità di transitare sul Mar Ligure per trasportare merci tra Genova e Marsiglia.

Mi sembra che queste soluzioni, molto importanti, sarebbero da negoziare in ogni caso: passare dall'autostrada viaggiante all'autostrada del mare sarebbe riduttivo. Non vorrei che si tornasse indietro.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Vorrei esprimere il pieno sostegno all'azione del Ministro sulla vicenda specifica, in vista dell'incontro della prossima settimana in sede comunitaria. Noi tutti sappiamo come si è sviluppata la vicenda del Monte Bianco fin dal giorno dell'incidente. Vi fu un tentativo francese di attribuire alla parte italiana la responsabilità dell'incidente, ma anche dell'omissione di soccorso. Conosciamo le difficoltà incontrate dalla commissione di indagine per colpa della parte francese che ha adottato un costante atteggiamento, che si può variamente interpretare e sul cui merito qualche collega ha già espresso la propria opinione.

Conosco qualcosa della vicenda anche per esperienza personale. È giusto quanto è stato fatto da parte italiana, perché si tratta di difendere un interesse nazionale preciso.

Gli investimenti effettuati per la riapertura del *tunnel* sono stati notevoli, il cadenzamento del traffico, a senso alternato, eviterà certamente molti pericoli. In precedenza, il *tunnel* stesso è stato gestito in una situazione di traffico a doppio senso di marcia, mentre ora lo si gestirà con un unico senso di marcia, in modo alternato, aumentando di molto la sicurezza. La differenza fondamentale è che prima i mezzi si fronteggiavano, si incrociavano, mentre d'ora in poi viaggeranno a senso unico di marcia, alternato.

Quindi, gli interventi ai fini della sicurezza richiesti nell'intesa italo-francese oggi di fatto sono stati garantiti. Da questo punto di vista, l'atteggiamento in sede comunitaria non potrà che essere a nostro favore, perché le preoccupazioni relative sicurezza sono del tutto venute meno.

Temo che gli obiettivi siano altri, cioè privilegiare il corridoio n. 3 rispetto al corridoio n. 5. Gli interessi non solo francesi, ma anche austriaci nonché tedeschi vanno in quella direzione.

Ho ascoltato quanto da lei detto con molta attenzione sull'atteggiamento delle altre nazioni del versante adriatico, con le quali è opportuno verificare la possibilità di stringere intese.

La posta in gioco oggi è questa e tutti noi abbiamo il dovere di essere solidali con il Governo per l'azione da intraprendere a favore di una piena tutela degli interessi italiani.

PESSINA (*FI*). Gran parte dell'oggetto della mia domanda è stato riassunto dalla collega Donati in merito ai problemi ambientali della regione Valle D'Aosta.

Le azioni assolutamente condivisibili attivate dal Ministro quali tempi di soluzione prevedono per il problema? Vi è la chiara sensazione che l'atteggiamento politico della Francia sia condizionato dall'attesa delle prossime elezioni. Riusciremo a sbloccare prima di allora la vicenda?

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ribadisco che in questo momento i problemi della Francia sono di tipo politico-ambientale, considerando che le elezioni politiche avverranno tra due mesi. Quindi, tendono a non far passare il traffico pesante, se non altro nel tentativo di rimandare il problema di due mesi, quando ci sarà il nuovo Governo, non si sa quale. Quindi, da parte loro si utilizzano argomenti pretestuosi. I problemi ambientali sussistono in Francia ed in Italia; quelli della Valle D'Aosta sono stati discussi ampiamente.

Ricordo che, quando gli austriaci hanno introdotto gli ecopunti, l'apporto delle imprese di trasporto austriache è passato dall'8 al 58 per cento. Quindi, a loro l'ambiente non interessa affatto. Si tratta di pretesti; l'ambiente va salvaguardato, tutti lo amiamo e non abbiamo bisogno di insegnamenti in questi termini.

Alla Valle d'Aosta abbiamo garantito che al massimo ci sarà il traffico di prima. All'atto pratico, noi intendiamo, ovviamente d'accordo con i francesi, far transitare la metà di 3.900 veicoli al giorno, trattandosi di un senso unico alternato.

DONATI (*Verdi-U*). Non è così. Prima transitavano 2.300 veicoli in entrambe le direzioni, adesso si prevede un limite massimo di 3.900 veicoli.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Siccome si prevede un senso alternato, ne possono transitare la metà di 3.900.

DONATI (*Verdi-U*). Il regolamento parla di 220 veicoli l'ora per senso di marcia.

LUNARDI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo calcolo deriva dal fatto che deve essere mantenuta una distanza di sicurezza di 150 metri ad una velocità di percorrenza di 70 chilometri orari. All'atto pratico, siccome si marcia in senso alternato, bisogna dividere questa cifra per due.

Ribadisco che mentre prima transitavano 2.300 veicoli, oggi ne possono transitare la metà di 3.900; che poi questi sostino nei piazzali di sosta è un altro discorso.

Sempre per quanto riguarda il Frejus e il Monte Bianco, si prevede un apporto minimo del 30 per cento per ogni valico, per non operare penalizzazioni. Infatti, già l'altro giorno in Francia, quando è stata inaugurata la discenderia di Modane, ci sono state delle proteste da parte degli abitanti della Maurienne, che vogliono che si riapra immediatamente il Monte Bianco ai mezzi pesanti, contrariamente a quanto vuole fare il Governo francese. Quindi, anche in quel caso ci sono dei problemi molto delicati, e si tratta di ambientalisti a Maurienne ed anche a Chamonix.

Per quanto riguarda il Colle di Tenda, come dicevo prima, esiste un impegno con la Francia a portarlo a due canne, ma a singola corsia.

In relazione al cosiddetto corridoio n. 5, è vero che c'è una tendenza verso Nord, però ultimamente abbiamo firmato un documento con cui il Governo francese, con il ministro Gayssot, si impegna a finanziare la tratta Lione-Maurienne; quindi hanno ormai deciso e, contrariamente a prima, il finanziamento è certo.

Per quanto riguarda la sicurezza all'interno del traforo, essa è stata migliorata grazie agli interventi effettuati e il traffico verrà cadenzato, un'ora da una parte e un'ora dall'altra, mantenendo una distanza di sicurezza e limitando la velocità. Quindi, sono state adottate tutte le precauzioni.

I tempi di sblocco del traforo sono quelli richiesti, cioè una riapertura al traffico cadenzato 15 giorni dopo l'apertura al traffico leggero, contro la proposta francese di riapertura tra due mesi.

Visto che alcuni si sono così preoccupati per la progettazione del Monte Bianco, voglio solo ricordare che si tratta di atti precedenti al momento in cui sono diventato Ministro. Se in precedenza sono state compiute delle irregolarità, giudicherà la magistratura. Tutti i dati sono a disposizione, possono essere controllati: non c'è stato niente di irregolare.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro e tutti voi.
Rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,10.

