

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ROBERTO TORTOLI

La seduta comincia alle 14,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito.

(Così rimane stabilito).

Audizione del commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, architetto Mario Virano, sullo stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione della nuova linea dell'Alta capacità ferroviaria Torino-Lione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione, architetto Mario Virano, sullo stato di avanzamento delle opere e delle attività relative alla realizzazione della nuova linea dell'Alta capacità ferroviaria Torino-Lione.

Do la parola all'architetto Virano per lo svolgimento della relazione.

MARIO VIRANO, *Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione*. Buongiorno e grazie dell'invito, che mi dà l'opportunità di porre a disposizione del Parlamento il rendiconto delle attività svolte dall'Osservatorio, sintetizzate, peraltro, in una breve nota che

contiene l'indice, gli argomenti e le audizioni tenute fino alla data del 30 luglio, quando abbiamo raggiunto la centesima riunione (adesso siamo alla numero 108).

Lascerei volentieri agli atti della Commissione il relativo materiale che, in parte, mi esime anche dall'entrare nel dettagliato di ciascun tema trattato in seno all'Osservatorio.

Vorrei subito dire che, sostanzialmente, il 30 giugno del 2008 abbiamo completato l'attività ricognitiva. Più precisamente, abbiamo cercato di dare le risposte alle domande che venivano dai territori e, con la firma dell'Accordo di Pracatinat del 28 giugno 2008, abbiamo definito i cardini territoriali di un possibile corridoio per la Torino-Lione, che non tocchi la parte francese del tunnel di base, che ne costituisce oltre l'80 per cento (46 chilometri sono in territorio francese e 11-12 in territorio italiano).

Questo lavoro è stato successivamente validato al tavolo istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio 2008, in seguito al quale il nostro mandato è diventato quello di arrivare alla progettazione unitaria dell'intera linea, dal confine francese alla connessione con la linea Torino-Milano già esistente.

Poiché l'ambito di competenza di questo territorio è duplice — la parte comune dipende da LTF (*Lyon Turin Ferroviaire*) ed è soggetta alla Commissione intergovernativa, la parte nazionale invece dipende da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e, ovviamente, dallo stesso Governo italiano —, per garantire l'unitarietà del progetto che, facendo capo a due *équipes* tecniche completamente diverse (LTF sceglie i propri *partner* tecnici attraverso una gara internazionale, RFI con affidamento *in house* a Italferr), non è scontata, sono

state elaborate sette specifiche tecniche, che trovate riportate nella versione del documento riportata da *Edilizia e Territorio*, pubblicazione settimanale de *Il Sole 24 Ore*.

Si tratta di sette specifiche che fanno da guida al progetto e introducono un principio importante che noi abbiamo chiamato « territorializzazione del progetto », ovvero il fatto che le caratteristiche e le esigenze dei territori hanno la stessa dignità e lo stesso peso dei vincoli ferroviari: delle livellette, dei raggi di curvatura e via dicendo.

Sulla base di queste indicazioni, che sono diventate cogenti nel capitolato di gara di LTF e nel contratto di affidamento di RFI, si sta procedendo con l'obiettivo che, in primavera, venga ultimato il progetto preliminare, corredato dallo studio di impatto ambientale, a cui dovranno seguire il progetto definitivo e poi la cantierizzazione.

Al momento attuale, se pur con piccole sfasature, siamo sostanzialmente nel pieno rispetto del calendario europeo, che deve portare all'apertura del cantiere principale nell'autunno del 2013, come previsto dal *dossier* di finanziamento europeo.

Ripercorrendo il calendario all'indietro, per fare in modo che il progetto preliminare — che è il primo passaggio — sia consegnato come previsto nella primavera prossima, occorre rispettare una scadenza che tocca da vicino l'Osservatorio, ossia il 25 novembre, data entro la quale l'Osservatorio deve fornire ai progettisti le indicazioni finali da sviluppare progettualmente, nei quattro o cinque mesi successivi, da parte delle *équipes* tecniche.

Per ottemperare a questo impegno bisogna considerare due ordini di questioni. Per quanto riguarda le indicazioni di tracciato, che non mettono in discussione il tracciato complessivo — quello definito con l'Accordo di Pracinat — bensì le concrete soluzioni che, area per area, inducono a ricercare la soluzione ritenuta più convincente dai territori stessi, è stata prevista l'individuazione di cinque macro aree lungo il corridoio, e abbiamo chiesto a

tutti i territori di ciascuna di queste aree di fornirci le loro indicazioni territoriali.

Da quattro di esse le indicazioni sono già arrivate e, sulla base di queste, si sta lavorando. Per l'ultima macro area c'è l'impegno, da parte della Bassa Val di Susa, di fornire gli elementi necessari nel corso delle prossime due settimane. Se riusciamo ad ottenere questa collaborazione, avremo importanti elementi di condivisione e di suggerimento da parte dei territori.

L'altro grande capitolo riguarda la conoscenza dei dati ambientali e fisici. Sulla base di questo, sono stati censiti tutti i dati disponibili in mano a tutti gli enti — per un totale di 104 — che, a vario titolo, hanno scandagliato l'intero territorio. Fra questi, Autostrade per l'Italia, ANAS, SMAT (Società Metropolitana Acque Torino), AEM, Enel, Politecnico, tutti soggetti detentori di dati ambientali.

Sono stati quindi acquisiti tutti i dati disponibili e riorganizzati in un'unica banca dati a disposizione di tutti. Questo ha consentito di mettere in evidenza alcune lacune nelle informazioni che, in parte, sono buchi territoriali, ovvero relativi ad aree che ci interessano e che non sono state mai oggetto di indagine o aree su cui sono state condotte delle indagini non sufficienti, ad esempio a profondità non adeguate.

Questo ci sta portando — è lavoro di questi giorni — all'individuazione del piano dei sondaggi riguardanti l'intera area interessata, che sono tanti e che dovranno ragionevolmente iniziare intorno alla fine di novembre.

Un capitolo a sé — che dovrà essere affrontato — è quello della galleria geognostica che sostituisce il vecchio tunnel di Venaus, e di cui è prevista la realizzazione nel Comune di Chiomonte partendo da un sito già compromesso dai lavori autostradali che, a suo tempo, furono fatti; mi riferisco alla galleria della Maddalena di cui si prevede, nel calendario europeo, l'attivazione all'inizio dell'anno prossimo.

Credo che il complesso delle attività che stiamo gestendo e la necessità di non avere un eccessivo cumulo contemporaneo

di questioni delicate porteranno a qualche slittamento di questo specifico tema, che tuttavia non ha influenza sulla programmazione delle opere principali trattandosi di una macro indagine essenziale per il progetto definitivo ma non per quello preliminare, per il quale contano i sondaggi di cui stiamo predisponendo il piano.

In estrema sintesi, questi sono gli appuntamenti e le sfide che ci aspettano. È in corso un lavoro serrato in seno all'Osservatorio, per fare in modo che le cose si svolgano con il massimo della condivisione possibile (sottolineo « possibile »). Naturalmente sono vostra a disposizione per ogni chiarimento.

PRESIDENTE. Grazie, architetto Virano. Do la parola agli onorevoli deputati che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

FRANCO STRADELLA. Vorrei innanzitutto ringraziare il presidente Virano per la sua disponibilità e, soprattutto, per la chiarezza della sua esposizione, perché mi pare che dalle notizie che ci ha dato non ci siano, almeno allo stato dell'arte, più dubbi sulla fattibilità dell'opera e sulla sua organizzazione preliminare, sia dal punto di vista progettuale, che dal punto di vista dell'indizione della gara.

La domanda che vorrei porle è riferita alle ultime considerazioni da lei fatte in merito alla galleria geognostica di Chiomonte. Vorrei sapere se avete la sensazione che anche in quel caso si possano ripresentare gli stessi problemi avuti a Venaus, oppure se l'indagine mira soltanto ad avere una perfetta conoscenza della natura del terreno e, quindi, della natura delle opere da predisporre per realizzare la galleria. Insomma, potrebbero esserci sorprese anche lì, o ritenete che non ce ne saranno?

STEFANO ESPOSITO. Io pongo solo una domanda sulla parte riguardante Torino, dal momento che, in queste settimane, sono emerse alcune ipotesi — naturalmente bisogna verificarne la credibi-

lità — relative a un passaggio interno/esterno all'attuale discarica di Basse di Stura, punto ovviamente molto delicato, anziché alla parte verso Venaria Reale, Borgaro Torinese e Settimo Torinese.

Dal punto di vista tecnico, saranno sicuramente fatte le valutazioni del caso. Mi interessava però capire se questa è una delle ipotesi o se è l'ipotesi principale, su quali elementi è stata basata e in che modo questo ha un rapporto con le fortissime preoccupazioni emerse da parte del comune di Venaria in relazione alle diverse ipotesi di attraversamento di quel territorio.

MAURO LIBÈ. Io intendo porre una domanda che, pur uscendo dal contesto, è a mio avviso pertinente.

Ho letto in alcune interviste, non ultima quella di ieri al senatore Grillo — che, oltretutto, fa parte della maggioranza — che vi sono molti dubbi sul rispetto dei tempi di realizzazione di quest'opera, anzi, si dice che i tempi andranno molto oltre, e si ipotizza un tracciato totalmente diverso che passa lungo la Liguria, la Ventimiglia-Genova-Milano.

Sono chiacchiere a ruota libera o sono timori realmente esistenti? Le obiezioni partono proprio prendendo in considerazione i tempi lunghi sull'*iter* di valutazione di questo progetto, e il dubbio ci viene dal momento che noi riteniamo che questa sia un'opera indispensabile non tanto per l'Europa quanto per il nostro Paese.

AGOSTINO GHIGLIA. Ringrazio l'architetto Virano per la sua disponibilità e cortesia. Io non ho molte domande da porre, perché stiamo seguendo passo passo l'evoluzione e — per fortuna — il progresso di quest'opera, dopo tante incertezze legate a quello che mi auguro sia ormai un passato che non tornerà.

Vorrei soltanto capire due cose. In primo luogo, i sondaggi. Se farete la presentazione di un progetto preliminare in primavera, i sondaggi saranno fatti prima di questo progetto o tra quest'ultimo e il progetto esecutivo? Le chiedo questo per curiosità, perché si potrebbe anche pen-

sare che, se il sondaggio viene fatto dopo il progetto preliminare, quest'ultimo — in pura teoria — potrebbe uscirne anche snaturato.

In secondo luogo, per capire meglio la tempistica vorrei sapere se i tre anni previsti tra il progetto preliminare e la cantierizzazione sono i tempi minimi oppure se avete considerato la solita alea del rischio, considerando che potrebbero presentarsi alcuni ostacoli.

Mi rendo conto che questa è un'opera estremamente importante, ma tre anni mi sembrano un lasso di tempo significativo, al di là del fatto che stiate seguendo, come vedo, il cronoprogramma così come è stato previsto.

La terza cosa è un po' *a latere* rispetto alle altre e non c'entra l'Osservatorio, ma io la rilancio conoscendo la disponibilità e la sensibilità dell'architetto Virano anche ad ascoltare tutte le voci.

In una precedente audizione alla quale, peraltro, era presente il Ministro Matteoli, noi avevamo chiesto che alle riunioni dell'Osservatorio in Val di Susa nelle quali sono coinvolti gli amministratori, venissero anche invitati i parlamentari della provincia di Torino. Io rilancio questa richiesta perché reputo importante sensibilizzare al massimo e fornire il più possibile informazioni e una concreta conoscenza della realtà, indipendentemente dalle posizioni politiche degli amministratori, legittime anche in caso di contrarietà.

A mio avviso, sarebbe opportuno allargare la possibilità di partecipare alle riunioni ai parlamentari torinesi, anche solo come osservatori senza diritto di parola, vale a dire a coloro che hanno una rappresentanza macroterritoriale altrettanto, se non maggiormente, interessata alla realizzazione dell'opera. Chiaramente tale decisione è lasciata alla vostra discrezionalità.

Per il momento, mi complimento per il perseguimento del cronoprogramma, per lo stato di attuazione dei lavori e per il lavoro che state facendo.

PRESIDENTE. Do la parola all'architetto Virano per una prima replica ai quesiti posti dai deputati.

MARIO VIRANO, Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione. In merito alla fattibilità del progetto, sarei ovviamente avventato se dicessi che non ci sono problemi.

I problemi ci sono, e incontreremo sicuramente delle difficoltà; tuttavia, mi sembra che, complessivamente, il senso di responsabilità e una diffusa comprensione impongono di fare dei conti, di dare molte informazioni, di avere molto dialogo e di aspettarsi anche delle difficoltà e delle reazioni. A me sembra che, comunque, il processo proceda con serietà.

La galleria geognostica di Chiomonte sarà sicuramente un tema molto delicato, e vorrei anche precisare che non è ancora stato oggetto di esame da parte dell'Osservatorio. Il progetto definitivo della galleria geognostica redatto dai tecnici è stato inviato alla Commissione intergovernativa per competenza, la quale ha avuto l'amabilità di passarlo all'Osservatorio per garantire il suo pieno coinvolgimento su tutti i temi.

Io ho annunciato che avevamo a disposizione il progetto, ma l'ho messo in sequenza dopo le urgenze più rilevanti che ci competono direttamente.

Immagino che questo sarà un tema molto delicato e che il suo porsi dipenderà molto da come saremo stati capaci di affrontare e gestire la fase dei sondaggi, sapendo che sia i sondaggi che la galleria geognostica sono finalizzati alla conoscenza delle problematiche dei luoghi, per poter fare il miglior progetto possibile.

Questi sondaggi non sono l'apertura del cantiere dell'opera ma ciò che ad essa serve, esattamente come servono i computer, le matite e la carta: sono elementi indispensabili per fare il progetto.

Sappiamo tuttavia che i sondaggi, che sono dei buchi di 12-15 centimetri fatti per prelevare dei carotaggi dal sottosuolo e, soprattutto, per riuscire a capire come si muove la falda dell'acqua — che è il vero tema delicato —, nell'immaginario di al-

meno una parte della popolazione sono considerati una sorta di fatto compiuto, di inizio del cantiere. Dobbiamo tener conto che ci sono delle sensibilità.

Avremo sicuramente dei passaggi molto delicati e credo che scommettere sul senso di responsabilità e sulla ragionevolezza, dando strumenti affinché questa ragionevolezza si possa manifestare, sia la strada da seguire. Poi vedremo se sarà una scommessa azzeccata o meno.

Per quanto riguarda Torino e Basse di Stura, si tratta di una problematica posta dal comune di Venaria, in dialettica con il comune di Torino, per la soluzione di un passaggio delicato - anche se abbastanza lontano dalla Val di Susa - in piena area metropolitana, dove il problema è la convivenza possibile, prima del cantiere e poi della linea, con la tangenziale e con i lavori di realizzazione della quarta corsia, la gronda merci.

Questa situazione delicata, che in un ambito urbano molto denso ha creato ovviamente molti allarmi, ha portato alla ricerca di possibili alternative. È stato interessante, perché questo è un tipico caso in cui i soggetti potenzialmente coinvolti anziché dire « no » hanno detto « perché no » all'ipotesi di una diversa soluzione del problema.

Abbiamo incontrato vari soggetti, tra cui il responsabile della tangenziale Ativa, che ha proposto un modo diverso di affrontare il problema della convivenza delle due infrastrutture, integrandole. È una soluzione che presenta dei problemi, ma anche delle suggestioni interessanti.

Dal comune di Venaria è stata data l'indicazione di esplorare i pro e i contro del passaggio in una zona comunque da riqualificare e in cui bisogna fare degli interventi a seguito della dismissione della discarica; per quest'area, la nuova linea potrebbe essere un fattore di riqualificazione, ovviamente in un contesto molto difficile e molto complicato.

Noi abbiamo preso questi apporti positivi e li abbiamo dati ai progettisti affinché li studiassero, e abbiamo ipotizzato che nella campagna di sondaggi si inda-

ghino anche queste soluzioni, in modo da capire il rilievo che va attribuito alle problematiche che ne conseguono.

La mia terza considerazione riguarda il rispetto dei tempi, le grandi dilazioni e il rischio di alternative liguri o - aggiungo io - al nord delle Alpi.

Io non mi permetto assolutamente di commentare giudizi o valutazioni di eletti del popolo, ma dico quello che risulta a me ed anche ad una recentissima interlocuzione ravvicinata che si è svolta a Napoli con il commissario Tajani, con il coordinatore europeo Brinkhorst, con il ministro francese Bussereau e con il ministro Matteoli. C'è una piena conferma, in ogni sede, delle decisioni assunte, e si stanno muovendo atti concreti, al di là e al di qua delle Alpi, per seguire questo obiettivo.

Non è un caso che il territorio lionese, attribuendo il compito di coordinamento a un grande personaggio come Marie-Line Meaux, in qualità di coordinatrice, stia riorganizzando l'intero nodo di Lione prevedendo di farne la piattaforma logistica simmetrica a Orbassano, mentre adesso si trova, con poca efficienza, a Aiton, a metà strada. Si sta procedendo in maniera seria in questa direzione.

Stiamo rispettando sostanzialmente il calendario europeo quindi, da questo punto di vista, personalmente, non vedo particolari ragioni di allarme fermo restando che, ovviamente, l'entrata in funzione della direttrice costiera ligure e francese, se per i passeggeri ha un notevole significato, per le merci credo si debba prendere atto che ci sono posizioni rigidamente ostative - e forse anche del buonsenso - da parte francese, viste le zone turistiche interessate.

È del tutto evidente che, qualora i segnali che dovessero emergere nell'evoluzione del processo programmatico della Torino-Lione dovessero rendere evidente una impraticabilità dell'operazione, non si fermerà il mondo ma si procederà, nel rispetto delle tempistiche e degli adempimenti. La qualità dell'interlocuzione in corso con la Francia mi pare non autorizzi visioni negative come quelle evocate.

Circa la questione posta dall'onorevole Ghiglia in merito all'utilità dei sondaggi e alla loro collocazione rispetto alle fasi progettuali, rispondo che i sondaggi servono a tutto il processo progettuale ma, soprattutto, al progetto preliminare.

Il fatto che avvengano mentre il progetto è in corso d'opera è una contraddizione, il rilievo è assolutamente legittimo. Bisogna tener conto che se noi riusciamo a far partire i sondaggi entro la fine di novembre e gran parte di questi sondaggi durano una o due settimane, i dati sono immediatamente utilizzabili.

In larga misura questi dati servono anche a verificare delle ipotesi del quadro conoscitivo geologico che, però, per essere validate compiutamente, necessitano di una verifica, che tuttavia non viene svolta al buio totale poiché si verifica ciò che già si immagina.

C'è un certo numero limitato di sondaggi di lungo periodo, che prevedono dei carotaggi a qualche centinaio di metri di profondità. Che io sappia, il più lungo di questi ha una durata di tre mesi, ma i dati che ne derivano non devono attendere la fine di tutto per cominciare a contribuire al quadro conoscitivo. Pertanto, in assoluto sarebbe stato meglio fare i sondaggi quattro mesi fa, in modo da acquisire tutti i dati e cominciare il progetto; tuttavia, il calendario di cui stiamo parlando, che io vi ho prospettato, è realistico, con qualche criticità all'interno ma sostanzialmente attendibile.

La tempistica della cantierizzazione all'autunno 2013 credo che debba essere considerata non particolarmente cautelativa, perché gli adempimenti previsti tra oggi e il 2013 sono veramente molto importanti.

Li richiamo in sintesi: elaborazione del progetto preliminare, corredato dello studio di impatto ambientale; sua approvazione e corredo della valutazione di impatto ambientale; attivazione del progetto definitivo; tempi di redazione del progetto definitivo (un anno); tempi di approvazione del progetto definitivo e della valutazione del suo impatto ambientale; costituzione in parallelo — non c'entra col

progetto, ma ha un senso — del promotore binazionale titolato ad appaltare le opere.

Oggi abbiamo un soggetto binazionale, LTF, che è abilitato a svolgere i progetti e le attività sul campo collegate alla progettazione ma non ad appaltare le opere, e questo comporta alcune problematiche: talvolta, il soggetto binazionale è riferito esclusivamente all'ambito pubblico; talvolta, vengono in qualche modo ipotizzate delle forme di partenariato pubblico-privato almeno per le parti relative alle tecnologie. Insomma, è un tema molto vasto, complesso e delicato.

L'ingegner Saverio Palchetti, che ringrazio, mi ha ricordato che oltre a tutto questo c'è anche l'aggiornamento dell'accordo intergovernativo, che dovrebbe avvenire l'anno prossimo, e c'è anche l'indizione delle gare d'appalto che, ovviamente, sono gare di grandissimo rilievo che hanno un carico procedurale anche molto rilevante.

Bisogna, quindi, correre per rispettare questo calendario e gli unici spazi per una eventuale ottimizzazione sono i tempi approvativi degli *iter*, rispetto ai quali, però, credo sia ragionevole non fare delle scommesse particolarmente azzardate.

Il coinvolgimento, l'informazione ravvicinata dei parlamentari non può che farci piacere. Ovviamente, conoscendo i vostri impegni, avrò una prospettiva realistica. Noi ci riuniamo tutte le settimane. Questo forse potrebbe essere un impegno gravoso. Tuttavia, considero un suggerimento prezioso quello di prevedere degli appuntamenti periodici, in cui si faccia il punto sui passaggi significativi e sicuramente ne terremo conto.

STEFANO ALLASIA. Cercherò di essere breve, anche perché la maggior parte dei dubbi che avevamo come gruppo della Lega Nord sono stati evasi dalla relazione del Presidente Virano.

Conoscendo, inoltre, il realismo che lo contraddistingue da sempre, riconosciamo che condizionare il suo lavoro agli impegni dei parlamentari potrebbe bloccare l'attività dell'osservatorio. Dico questo senza, tuttavia, voler sminuire la richiesta del-

l'onorevole Ghiglia, alla quale ci associamo. Nell'eventualità in cui fosse possibile partecipare, infatti, saremo ben onorati di farlo, cercando di rappresentare nell'Osservatorio anche le situazioni di disagio di alcuni amministratori locali che non riescono ad esprimersi per la loro consistenza numerica e per la loro proprietà.

Tale azione servirebbe eventualmente a fare da cassa di risonanza, all'interno dell'Osservatorio, per gli amministratori locali dei piccoli territori che fanno delle richieste, ma che non vengono ascoltati più che altro dalla provincia e dalla regione.

In questo caso, hanno una richiesta esplicita, perché riconoscono il lavoro che sta svolgendo l'osservatorio e la funzione dell'architetto Virano.

Il quesito che le pongo è relativo — ripeto, facendo riferimento al realismo che la contraddistingue — al cercare di confrontare la realtà delle espressioni territoriali (lo ha già ribadito prima, nella bassa Val di Susa) e dei movimenti autonomi che si sono creati in questi anni, nei loro rapporti con l'Osservatorio, con quella che potrebbe essere una nuova realtà, se si cambiasse lo scenario politico locale, con la neocomunità montana che nascerà il 7 novembre prossimo.

Capisco che il suo ruolo non consiste nel fare fantapolitica, ma nell'essere molto realista. Tuttavia, le chiedo quale potrebbe essere il nuovo scenario, in vista della nuova elezione della comunità montana, e quali potrebbero essere i risvolti che la stessa potrebbe avere all'interno dell'Osservatorio stesso.

SERGIO MICHELE PIFFARI. Mi sembra che la questione dei tempi sia strategica rispetto all'obiettivo principale — per il Governo, ma anche per le forze dell'opposizione in questo caso — di realizzare l'opera.

Per il progetto preliminare, si parla del periodo di primavera. In proposito, chiedo se fosse possibile stabilire delle date più certe per capire se si tratta di aprile, di maggio o di un altro mese.

Siccome poniamo come termine la cantierizzazione — l'obiettivo che vorremmo raggiungere tutti — prevista per il 2013, rischiamo di far passare del tempo, pensando che di qui al 2013 abbiamo ancora alcuni anni. Invece, vorrei avere una maggiore assunzione di impegni anche riguardo a queste scadenze.

È importante cercare di lavorare, anche rischiando di fare un progetto preliminare debole, in assenza di un'indagine geognostica. In questo caso, bisognerà spiegare a chi vorrà fare una presentazione alle comunità locali, in alternativa alle province o alla regione, che effettuare dei sondaggi e dei carotaggi non è come allestire un cantiere di apertura di una galleria preforo o quant'altro. Del resto, abbiamo anche questo impegno se, oltre che parlamentari della Repubblica, vogliamo rappresentare il territorio.

Certo, con un'indagine geognostica, si dovrebbero riuscire ad evidenziare una serie di rischi.

In particolare, credo che il commissario abbia giustamente accennato al problema della falda dell'acqua che, in tante altre gallerie, è risultato l'aspetto più grave che si va ad intaccare. È quindi assolutamente necessario, proprio per tutelare quelle comunità, riuscire a effettuare in tempi certi e nei posti giusti, perlomeno individuati dai tecnici, i carotaggi. Capisco che fare un foro a 200 metri potrebbe essere quasi la stessa cosa, ma non è così. Quindi, dovremmo intanto riuscire a sviluppare questa indagine con tranquillità.

Quanto al rispetto dei tempi del progetto definitivo, occorre sottolineare che questo dipende anche da quanto sapremo accelerare le indagini geognostiche e la redazione del progetto preliminare.

Non so se l'Europa ha calcolato i tempi. Tuttavia, occorre un anno per elaborare il progetto, ma poi bisogna considerare anche i tempi burocratici dei vari passaggi per l'approvazione che potrebbero anche modificare, o far modificare in parte, il progetto definitivo. Credo che questi elementi siano da chiarire. Si rischia infatti di considerare di avere un anno per elaborare il progetto — intendendo che i

tecnici possono lavorare per un anno —, ma poi potrebbero essere cambiate alcune cose, in funzione di ulteriori osservazioni che arrivano in corso di approvazione.

Vengo ora alla questione del soggetto che appalta le opere, che per adesso non c'è, ma che credo sia da mettere all'attenzione già nella fase di aggiornamento dell'accordo intergovernativo.

Infine, avendo ascoltato altri interventi, faccio questo riferimento, ma se avessi preso la parola prima non vi avrei accennato. È bene che i parlamentari sappiano delle riunioni che avvengono nel territorio, ma non vorrei che il nostro compito si spostasse dai lavori di questa Commissione a interferenze sul territorio che sono già tantissime.

Sul territorio ci sono gli enti locali, le autonomie, le province, la regione, l'osservatorio e un commissario previsto con una legge, proprio per seguire in modo mirato questa grande opera, assieme ad altre otto o nove opere individuate.

Quindi, credo che dovremo svolgere da questa sede il nostro lavoro di controllo e verifica e non di sopralluogo continuo in un comitato di lavoro territoriale, magari scavalcando le autonomie locali che vorrebbero esprimere le loro posizioni e osservazioni.

DANIELE MARANTELLI. Ringrazio l'architetto Virano per il suo lavoro, i suoi interventi e la documentazione che ci ha consegnato oggi.

Crede che chiunque qui presente sia consapevole che stiamo parlando di una opera decisiva per affrontare quello che, da vent'anni, è il cuore del problema italiano, ossia l'assenza di crescita. Quindi, il collegamento con Paesi in tumultuosa crescita, come quelli dell'est, mi pare che sia decisivo per l'intera economia italiana e non solo per quella del nord.

Mi scuso se pongo un tema nuovo rispetto a quelli che, in maniera meritoria, hanno sollevato altri colleghi, ma mi sembra necessario farlo.

Su Malpensa si è consumato un delitto industriale. Non è il caso e non è la sede, per esprimere giudizi, anche se rimane il

rammarico per il fatto che il Presidente del Consiglio dei ministri non sia riuscito fare il secondo Consiglio dei ministri in quella sede, dopo quello fatto a Napoli.

Al di là di questo, mi pare che la mobilità di persone e merci nell'area più sviluppata del Paese costituisca un fattore determinante per il rilancio dello sviluppo.

A questo proposito, e per venire subito al nocciolo, penso che chiunque abbia una visione del nostro futuro non ferma ai prossimi tre mesi, ma che guardi ai prossimi trent'anni, sa bene che un'infrastruttura come Malpensa risulta determinante se è integrata in maniera moderna.

Pongo quindi la seguente domanda: come si immagina di realizzare il collegamento tra l'alta capacità ferroviaria Lione-Torino-Milano-Lubiana, e così via, e l'innesto, così come era stato previsto — uso questo termine in maniera voluta —, tra la ferrovia e l'aeroporto internazionale più importante del nord?

RAFFAELLA MARIANI. Intervengo per ringraziare l'architetto Virano e per svolgere un'osservazione circa su una nota contenuta nella premessa dei documenti molto utili che ci sono stati consegnati. Mi sembra di dover sottolineare tale elemento, anche alla luce di un bilancio più generale dello stato delle infrastrutture nel nostro Paese.

Nella vostra premessa, spiegate come l'esperienza dell'Osservatorio possa indurre il legislatore ad individuare meccanismi ordinari per la realizzazione di infrastrutture che possano, *ex ante*, costruire un dialogo con i territori e risolvere tutti i problemi che in genere cogliamo solo nel momento di emergenza, nel conflitto già piuttosto acceso che si provoca nella scelta e nella definizione delle opere infrastrutturali.

Questo è stato un aspetto molto comune nella gestione delle opere, nella definizione dei tracciati e anche nella messa in atto della legge obiettivo e di altre scelte che venivano dal Governo centrale. Inoltre, è stato frutto di molte riflessioni, quando, all'inizio, questo atteggiamento veniva richiesto con più forza e

da alcune forze politiche era quasi diletgiato come una perdita di tempo, come se fosse inutile trovare un accordo *ex ante* e dei luoghi, delle forme in cui questa facilitazione potesse avvenire nel momento giusto.

Ritengo molto utile quello che avete scritto nella premessa e credo anche che sarebbe opportuno individuare dei meccanismi capaci di tradurlo sul piano normativo, con una modifica della legislazione vigente. Oggi più che mai, infatti, togliere ogni alibi alla fattibilità delle grandi infrastrutture significa per tutti, come diceva il collega Marantelli, dare una mano allo sviluppo.

Riguardo al fatto che, come Commissione ambiente e lavori pubblici, possiamo aiutare a proseguire in questa direzione, sarebbe utile, a mio avviso, facendo tesoro della vostra esperienza, prevedere un incontro dedicato proprio al tema della modifica dell'attuale normativa. Per questo chiediamo la vostra collaborazione. Ci piacerebbe, infine, destinare una giornata alla visita dei principali cantieri dell'opera, senza voler togliere nulla alla legittima competenza e al ruolo delle autorità locali.

FRANCO STRADELLA. Le recenti polemiche tra l'amministrazione regionale e l'amministratore delegato delle Ferrovie sul trasporto minore, che non c'entra niente con quest'opera - dico questo anche in considerazione delle prese di posizione che l'ingegner Moretti ha assunto talvolta in modo manifesto e qualche volta in modo non chiarissimo, anche se abbastanza intelligibile -, vi hanno messo in difficoltà?

PRESIDENTE. Do la parola all'architetto Virano per la replica.

MARIO VIRANO, *Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione*. Che cosa si può immaginare che cambi sul territorio con l'elezione, il 7 di novembre prossimo, degli organi di governo della nuova comunità montana? Francamente, non lo so, perché è uno scenario ancora da scoprire.

Sicuramente, avere a che fare con un soggetto grosso, rappresentativo del territorio, è una potenzialità tutt'altro che trascurabile, nel senso che ci sarebbe un soggetto istituzionale esattamente corrispondente al tema da affrontare. Questo potrebbe svolgere un ruolo significativo, per l'aspetto di cui oggi non abbiamo parlato, ma che è presente e che riguarda il piano strategico della provincia, finanziato dal Ministero delle infrastrutture che ha riunito il sistema degli enti locali, per cominciare ad individuare un progetto di territorio che, inglobando l'opera al proprio interno, tenda a massimizzarne i benefici sotto vari punti di vista.

Pertanto, avere un soggetto che corrisponde all'incirca al piano strategico e al corridoio potrebbe essere una potenzialità. Naturalmente, la situazione dipende dagli orientamenti politici, da come concretamente si svilupperanno questi aspetti. Quindi, la considererei una potenzialità virtuale istituzionale da verificare sul piano concreto.

Se ho capito bene, onorevole Allasia, la sua domanda verteva anche sui rapporti del movimento antagonista rispetto ai lavori dell'osservatorio. Ebbene, anche a questo proposito, credo che il realismo sia doveroso. Del resto, anche se non lo avessimo, vi sarebbe comunque la realtà dei fatti.

Trovo abbastanza naturale che, con l'evoluzione della situazione in senso complessivo, in termini quantitativi, ci sia invece una radicalizzazione intensiva da parte di chi, per libera scelta, ritiene che, a prescindere da quale progetto si realizzi, pone una obiezione legittima, di principio, sul modello di sviluppo, sull'opzione di partenza e via dicendo.

Insomma, questo è un tema del tutto legittimo, ma su cui è assai difficile trovare un terreno di mediazione nello specifico, di condivisione di soluzioni che corrispondano a quella determinata idea. In altre parole, se ci si riconosce nel pensiero di Latouche o di altri teorici della decrescita, non si media su quel terreno, ma ci si confronta soltanto.

Come dicevo, dunque, trovo abbastanza naturale che, in un contesto di questo genere, il bersaglio sia diventato l'Osservatorio, considerato, da un certo punto di vista a ragione, il cuneo che ha rotto una serie di blocchi monolitici antagonisti; che ha introdotto una dialettica concreta e che in quanto tale debba essere considerato « il nemico ».

Allo stesso modo, trovo abbastanza naturale che chi considera l'Osservatorio come il proprio avversario più pericoloso valuti anche chi vi parla - che per ruolo svolge una determinata funzione - come un bersaglio.

Questo rientra nella logica delle cose. Siamo, tuttavia, a mio avviso, in un quadro di fisiologia dei movimenti, della dialettica democratica. Non ci vedo nulla di particolarmente drammatico. Se poi dovessero porsi delle questioni di altra natura, si vedranno, ma al momento non mi pare che sia così. Mi sembra che il buonsenso stia, faticosamente, prevalendo.

È stata poi posta una richiesta di maggior precisione sul calendario. In merito, dico che vi sono degli elementi contrattuali che legano i vari soggetti, l'*equipe* progettuale, il committente LTF, RFI, Italferr e via dicendo.

Credo che una data attendibile per la consegna del progetto preliminare sia quella del mese di maggio. Detto questo, con un impegno non usuale, ma in parte straordinario, di tutti i soggetti deputati a svolgere il processo valutativo - e devo dire al riguardo che, dalla regione al Ministero dell'ambiente, i segnali sono confortanti in questa direzione -, si può ragionevolmente immaginare che l'approvazione del progetto preliminare possa porsi come proprio obiettivo la fine del 2010, come data per disporre del progetto preliminare approvato.

Tengo a precisare, per correttezza, che fino allo stadio dell'approvazione del progetto preliminare, questo è il percorso che fu negoziato con i sindaci. I passaggi successivi sono tutti da negoziare. Ovviamente, tale negoziato sarà fortemente in-

fluenzato dal percorso positivo o accidentato che avremo compiuto nel progetto preliminare, *a va sans dire*.

Tuttavia, considerando che il progetto definitivo, come elaborato tecnico, richiederà un anno - quindi se ne andrà tutto il 2011 per la redazione del progetto definitivo e del relativo studio di impatto ambientale -, è ragionevole ritenere che il 2012 sia la data relativa al tempo approvativo dell'intero pacchetto e anche della contemporanea costituzione del soggetto promotore.

Inoltre, è possibile valutare che, con l'inizio del 2013, comincino le procedure di gara che richiedono alcuni mesi - qui si che bisogna anche tener conto di eventuali ricorsi - ed è per questo necessaria una certa prudenza. Tuttavia, siamo nel calendario che ci può consentire, attribuendo sei mesi alle indizioni di gara e agli esiti - trattandosi di opere di enorme rilevanza, parteciperanno i maggiori soggetti di tutto il mondo, quindi ci sarà anche una particolare delicatezza procedurale nello svolgimento dei vari adempimenti -, di arrivare nell'autunno del 2013 all'apertura dei cantieri principali. Stiamo parlando del lato valico, tunnel di base e via dicendo.

Vi è un tema poco esplorato, molto importante, rispetto al quale l'aiuto del Parlamento - visto che in più interventi è stata manifestata una volontà di contribuire positivamente - può svolgere un ruolo molto importante ed quello relativo a che cosa succede nella parte italiana, nella tratta nazionale. Infatti, uno dei punti che il nostro lavoro ha messo evidenza è che sarebbe poco saggio immaginare che gli effetti della Torino-Lione debbano essere pensati e attesi a partire dal momento della fine dell'opera, nel 2023 o nel 2025, che il nuovo mondo dei trasporti su questa direttrice cominci a partire da quella scadenza. Se la mettessimo in questi termini, infatti, il rischio di trovarci con una grande opera senza un mercato che la alimenta sarebbe un pericolo vero.

Sotto questo profilo, saggezza vorrebbe, ma è assolutamente indispensabile, che

mentre partono i lavori preliminari e i progetti e si procede alla realizzazione dell'attraversamento di valico, si completino tutte le attività nell'area metropolitana — perché se il valico è un collo di bottiglia alpino, l'altra area è un collo di bottiglia metropolitano — e si completi pienamente il nodo di Torino, in modo da essere certi che sia molto fluido.

Occorre, altresì, prendere atto che vi potrà essere un cambiamento profondo già a partire dal primo gennaio del 2011. Una volta terminati, infatti, nel dicembre 2010, i lavori di allargamento della sagoma del tunnel storico, quello di Cavour, del Fréjus, esso sarà abilitato al passaggio dei treni merci: non più solo delle cisterne, quindi, che attualmente viaggiano su un binario solo, ma anche dei *container*, che potranno viaggiare sui due binari nei due sensi.

Possiamo dunque attenderci un rilancio del servizio ferroviario merci sulla direttrice Torino-Lione dal primo gennaio del 2011. Per quella data saranno espletate tutte le attività relative alla indicenda gara per l'autostrada ferroviaria, quindi si creeranno le condizioni perché comincino ad arrivare e a transitare i treni merci su questa direttrice. Tutto questo, voglio ribadirlo, mentre cominciano i progetti e man mano che si svilupperanno i lavori della Torino-Lione.

Quindi, si può cominciare a far crescere il mercato potenziandolo in modo che, quando l'opera sia completata, vi sia anche un mercato corrispondente alla rilevanza di questa grande opera.

Perché questo avvenga, dobbiamo anche sapere — un elemento che tutti i dati ci confermano — che la prima tratta ad andare in sofferenza, a raggiungere la saturazione della linea attuale esistente sarà quella che va da Avigliana a Torino.

Mentre si ragiona del tunnel di base, allora, si pone la necessità di mettere in campo il grande intervento da realizzarsi per la prima tratta di connessione con l'area metropolitana. Questo è un dato di grandissimo rilievo che deve entrare in qualche modo nel novero delle priorità di investimento e di realizzazione. In rela-

zione a tale elemento, purtroppo, vi è una minore sensibilità rispetto a quella che si presta al tunnel di base. Approfitto di questa occasione, dunque, per manifestare questo dato su cui ritengo ci debba essere grande sensibilità.

Allo stesso modo, mi rivolgo a tutte le voci che sono in grado di farsi sentire invitandole a sensibilizzare le nostre ferrovie, *côté* RFI e *côté* Trenitalia, circa il fatto che è difficile far innamorare delle ferrovie la popolazione della Val di Susa e dell'area torinese se il servizio attuale non migliora. Il mancato miglioramento del servizio attuale è un segnale in controtendenza. Al riguardo, mi riallaccio ad un'ulteriore domanda che mi è stata posta dall'onorevole Stradella. Devo essere onesto e devo dire che di effetti diretti non ne abbiamo avuti. Sicuramente, tuttavia, c'è una sofferenza dell'opinione pubblica, rispetto al servizio ordinario. Ci si immaginerebbe quindi che, almeno lungo le direttrici dove devono avvenire dei fatti importanti, queste venissero accompagnate da una crescente attenzione sul materiale mobile da mettere in servizio e sullo stato delle stazioni, del servizio in genere.

Ho segnalato tale circostanza al ministro, ne parlo in ogni situazione e approfitto anche di questa occasione, perché credo che sarebbe molto importante favorire una sensibilizzazione in questo senso da parte degli operatori attuali.

Passando al tema dell'integrazione con Malpensa, ovviamente non posso che parlare, nell'esercizio delle mie funzioni, dei compiti che mi sono attribuiti e che non includono questo aspetto.

Tuttavia, prima di venire in Commissione, abbiamo partecipato ad una riunione con alcuni sindaci e con il *management* delle ferrovie sul nodo di Orbassano. Esiste un nodo logistico che riguarda una razionale integrazione di Orbassano, Novara ed Alessandria. Mi pare che, da questo punto di vista, si stiano facendo dei passi avanti.

Ribadisco che quanto ho detto fino ad adesso mi competeva, mentre quello che sto dicendo, invece, non è di mia competenza, quindi è una libera considerazione

di un osservatore del problema. Mi sembra tuttavia che, se si risolvesse adeguatamente, in maniera efficiente, il nodo di Novara, la questione della connessione ferroviaria con Malpensa — attraverso la realizzazione del collegamento delle ferrovie nord Milano, Novara Malpensa, integrato bene nel nodo di Novara est — potrebbe essere la precondizione infrastrutturale che consentirebbe di svolgere vari modelli di esercizio il più efficienti possibili.

Vengo all'ultimo cenno dell'onorevole Mariani, a cui tengo molto. Tutta questa esperienza ci rivela una realtà, contro cui anche i francesi hanno sbattuto il naso fino al 1995, quando è cambiato lo stato delle relazioni in Francia sul tema delle grandi infrastrutture.

In proposito, mi permetto di ricordare che fino al 1995 anche i francesi avevano avuto grandi movimenti di massa in piazza contro le infrastrutture. Nel caso del Superphénix ci si scappò anche il morto, negli scontri con la polizia. Per il TGV, nella zona di Marsiglia, ci furono decine di migliaia di persone in piazza.

Allora, il ministro Biancot, molto intelligente, disse che era ora di cambiare, che non si doveva più pensare che le infrastrutture fossero progettate dai super esperti e calate sul territorio, per poi vedere quali fossero gli sconquassi prodotti, di ogni genere, e infine immaginare di risolvere il problema *ex post* con mitigazioni e compensazioni. Il ministro Biancot avviò la fase del *débat public* — che noi abbiamo fatto *ex post* e che sarebbe saggio fare *ex ante* —, in cui ci si confronta con i territori, prima di fare il progetto, quando è appena delineata l'indicazione di fattibilità di massima in cui si afferma di voler realizzare un'opera che attraversa determinate zone e si spiegano i motivi di

tale progetto e i relativi costi. Da subito, si avvia il confronto, in modo che il progetto viene realizzato tenendo conto di queste sensibilità. Del resto, onorevoli, se ci si siede intorno ad un tavolo con gli amministratori locali e si presenta un progetto che si chiama — non solo è — definitivo, è assai difficile che la discussione abbia tutto il grado di coinvolgimento e di libertà possibile.

Infine, mi permetto di segnalare, dall'esperienza francese, quella che loro chiamano la *démarche grand chantier*. Si tratta di una procedura amministrativa, non di una legge, che consente, in corrispondenza di grandi progetti delicati, di far partire un processo di accompagnamento, secondo cui, dove ci sono molti problemi si mettono in campo grandi benefici; dove ci sono pochi problemi, si diluisce il quadro dei benefici, ma all'interno di un progetto unitario.

In Francia, sulla Torino-Lione, la *démarche grand chantier* è già stata attivata. In Italia, abbiamo degli abbozzi, il piano strategico ad esempio e alcuni altri processi che, secondo me, volendo tirar le fila di questa esperienza, sarebbero meritevoli di essere discussi per capire se è possibile trovare un assetto replicabile anche sul piano legislativo.

PRESIDENTE. Nel ringraziare l'architetto Virano, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 21 dicembre 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO