



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Servizio sindacato ispettivo  
parlamentare**

**Classifica:238/SIS**

**M\_INF-GABINETTO**  
Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
INTERROG  
REGISTRO UFFICIALE  
Prot: **0016274-24/04/2014-USCITA**  
24.01

→ *Ai Sen.*

Marco SCIBONA  
Andrea CIOFFI  
Rosetta Enza BLUNDO  
Manuela SERRA  
Elena FATTORI  
Gianluca CASTALDI  
Giuseppe VACCIANO  
Paola DE PIN  
Cristina DE PIETRO  
Serenella FUCKSIA  
Michela MONTEVECCHI  
Alberto AIROLA  
Fabiola ANITORI  
Lorenzo BATTISTA  
Alessandra BENCINI  
Ornella BERTOROTTA  
Laura BIGNAMI  
Fabrizio BOCCHINO  
Laura BOTTICI  
Maurizio BUCCARELLA  
Elisa BULGARELLI  
Francesco CAMPANELLA  
Enrico CAPPELLETTI  
Monica CASALETTO  
Nunzia CATALFO  
Lello CIAMPOLILLO  
Roberto COTTI  
Vito Claudio CRIMI  
Daniela DONNO  
Giovanni ENDRIZZI  
Luigi GAETTI  
Adele GAMBARO  
Mario Michele GIARRUSSO





*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Gian Pietro GIROTTO  
Barbara LEZZI  
Stefano LUCIDI  
Giovanna MANGILI  
Carlo MARTELLI  
Bruno MARTON  
Francesco MOLINARI  
Vilma MORONESE  
Nicola MORRA  
Maria MUSSINI  
Paola NUGNES  
Luis Alberto ORELLANA  
Sara PAGLINI  
Bartolomeo PEPE  
Vito Rosario PETROCELLI  
Sergio PUGLIA  
Maurizio ROMANI  
Vincenzo SANTANGELO  
Ivana SIMEONI  
Paola TAVERNA

*e, p. c.:*

*Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri -  
Dipartimento Rapporti con il Parlamento- Ufficio III*

*Al Segretariato Generale del Senato della Repubblica*

**R O M A**

*Oggetto: Interrogazione n° 4-00211 pubblicata sul resoconto sommario n° 24 del 21.05.2013.*

Con riferimento all'interrogazione parlamentare in esame, si forniscono i seguenti elementi di risposta.



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Come è noto il Governo italiano e l'Unione europea hanno più volte manifestato una chiara volontà strategica sulla necessità di realizzare un corridoio infrastrutturale chiave per l'intero assetto comunitario.

Il progetto, oltre a consentire il pieno sviluppo del porto di Genova, si prefigge di ridurre i costi di attraversamento degli Appennini e collegare in maniera sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico il Mediterraneo con l'Europa Centrale e il Mare del Nord, puntando ad accrescere la capacità di trasporto del traffico merci nella modalità ferroviaria.

Inoltre, il complesso di linee e di rami di raccordo, che costituirà la nuova infrastruttura di valico, consentirà di accrescere l'accessibilità per i treni viaggiatori al capoluogo ligure, contribuendo alla realizzazione di una vera e propria rete che potrà essere dedicata al traffico metropolitano, est-ovest e nord-sud.

Difatti, l'Unione Europea ha ritenuto opportuno inserire l'opera all'interno del "core network", cioè all'interno delle opere chiave dell'intero assetto comunitario, eleggendo tale intervento tra i valichi essenziali non per arricchire il territorio di un asse infrastrutturale inutile ma perché convinta della essenzialità e della improcrastinabilità dell'opera stessa tanto che ha consentito l'accesso alle risorse del Fondo TEN – T ai fini della sua realizzazione.

Si conferma, pertanto, l'impegno sulla realizzazione dell'opera di cui si continua a seguire lo stato di avanzamento con una attività di monitoraggio sistematico e capillare.

Allo stato, su sei lotti costruttivi di cui due già onorati finanziariamente da risorse pubbliche per circa 1,9 miliardi di euro, si registrano dei ritardi rispetto al cronoprogramma dovuti sostanzialmente a criticità registrate nell'*iter* previsto per la gestione dei materiali da scavo e per il reperimento dei materiali litoidi. Infatti, come prescritto dalla Delibera CIPE n. 80/2006, il Consorzio COCIV, in ottemperanza alla legge regionale n. 30 del 1999, ha inoltrato alla Regione Piemonte il cosiddetto Piano Cave per il successivo *iter* approvativo.

Nel corso di detto *iter* di approvazione, la cui prima seduta di Conferenza di Servizi si è tenuta in data 21 novembre 2012, in considerazione delle osservazioni/richieste ivi



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

formulate dalle amministrazioni partecipanti, nonché della moratoria sul Terzo Valico presentata da alcuni Comuni della Provincia di Alessandria, la Regione Piemonte ha ritenuto necessario istituire dei tavoli tecnici di approfondimento sulle tematiche amianto, idrogeologia e trasporto dello smarino.

La Regione stessa ha poi subordinato la conclusione dell'*iter* approvativo del Piano Cave al coordinamento con il Ministero dell'ambiente sul più ampio "*Piano di Utilizzo Terre*". Ulteriore criticità che si è palesata nel corso delle attività, attiene all'opposizione dei "NO-TAV" all'acquisizione delle aree a cura del Consorzio COCIV.

In proposito, si evidenzia che alcune associazioni ambientaliste hanno di recente presentato ricorso al Tar avverso i provvedimenti del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare e della regione Piemonte che hanno permesso al COCIV di avviare i lavori.

Al fine di recuperare gli scostamenti temporali e produttivi maturati, il *General Contractor*, anche su precisa sollecitazione di questo Ministero, ha proposto un piano recupero tempi che, sostanzialmente, prevede un maggior ricorso allo scavo meccanizzato rispetto a quanto già autorizzato nel progetto definitivo approvato dal CIPE.

Sul suddetto programma di recupero Rete ferroviaria italiana (RFI) ha richiesto al *General Contractor* ampia documentazione tecnica, con contestuale evidenza della definizione dell'*iter* autorizzativo previamente condiviso con gli Enti e Ministeri competenti.

Nel concludere, si assicura che il questo Ministero sta seguendo l'evolversi della vicenda ed ha già fissato un incontro a breve con RFI, con le Regioni Piemonte e Liguria e con il *General Contractor*, per definire le azioni da intraprendere al fine di recuperare, concretamente, quanto definito dal programma dei lavori iniziale.

IL MINISTRO  
Maurizio Lupi

SCIBONA, CIOFFI, BLUNDO, SERRA, FATTORI, CASTALDI, VACCIANO, DE PIN, DE PIETRO, FUCKSIA, MONTEVECCHI, AIROLA, ANITORI, BATTISTA, BENCINI, BERTOROTTA, BIGNAMI, BOCCHINO, BOTTICI, BUCCARELLA, BULGARELLI, CAMPANELLA, CAPPELLETTI, CASALETTO, CATALFO, CIAMPOLILLO, COTTI, CRIMI, DONNO, ENDRIZZI, GAETTI, GAMBARO, GIARRUSSO, GIROTTO, LEZZI, LUCIDI, MANGILI, MARTELLI, MARTON, MOLINARI, MORONESE, MORRA, MUSSINI, NUGNES, ORELLANA, PAGLINI, PEPE, PETROCELLI, PUGLIA, ROMANI Maurizio, SANTANGELO, SIMEONI, TAVERNA - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti* - Premesso che:

Italferr è la società di ingegneria del gruppo Ferrovie dello Stato che si occupa di progettazione, direzione e supervisione lavori, effettuazione delle gare d'appalto e attività di *project management* per tutti i grandi investimenti infrastrutturali del gruppo;

in data 8 marzo 2013 la Italferr SpA (società con socio unico, soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato italiane SpA) in nome e per conto di Rfi SpA ha comunicato l'avvio del procedimento finalizzato alla proroga della dichiarazione di pubblica utilità che andrà in scadenza in data 25 agosto 2013, disposta con deliberazione Cipe n. 80 del 29 marzo 2006, sul progetto definitivo della linea ferroviaria alta velocità-alta capacità Milano-Genova "terzo valico dei Giovi";

l'intervento infrastrutturale è inserito nell'ambito del primo programma delle infrastrutture strategiche. Il progetto definitivo della linea ferroviaria alta velocità-alta capacità Milano-Genova "terzo valico dei Giovi", facente parte degli interventi connessi con l'"asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Sempione)", rientra tra le opere nazionali afferenti al "corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa";

il Cipe, con delibera n. 85 del 18 novembre 2010, ha autorizzato l'avvio della realizzazione del primo lotto costruttivo del progetto definitivo della linea, del valore di 1.130,95 milioni di euro con l'impegno programmatico di finanziare l'intera opera;

considerato che:

la Corte dei conti, con determinazione n. 124/2010, "Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa per gli esercizi 2008 e 2009", richiamava l'attenzione sulla circostanza che "sono ben lungi dall'essere definiti i procedimenti contenziosi e le problematiche legali connesse alla esecuzione delle opere ed all'applicazione delle normative succedutesi in tema di scelta del contraente";

i parametri e criteri di valutazione e le stime sui flussi di traffico merci sulla base dei quali venne a suo tempo considerata favorevolmente la pubblica utilità, nonché le successive proroghe già concesse, sono fin dall'inizio apparsi quantomeno sovrastimati e non hanno mai trovato sostegno nell'andamento dei dati reali;

risulta agli interroganti che non è mai stata resa pubblica una reale e dettagliata valutazione costi-benefici relativa all'infrastruttura;

la realizzazione dell'opera è stata suddivisa in lotti costruttivi non funzionali;

secondo quanto sancito nel piano di fattibilità di Rfi del 2004, solo il 15 per cento del costo della realizzazione e delle spese di funzionamento, e relativa manutenzione, dell'opera verrà coperto dai ricavi di mercato, mentre il restante 85 per cento resterà a carico delle casse dello Stato in modo perpetuo;

il 19 giugno 2007 il Ministro dell'economia e delle finanze Padoa Schioppa e il Sottosegretario di Stato Tononi, durante l'audizione dinanzi all'8a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, affermarono che il terzo valico era antieconomico e che di conseguenza non sarebbe stato inserito nel Documento di programmazione economico finanziaria come priorità;

recentemente Rfi ha richiesto di stornare dai fondi destinati al secondo lotto la cifra di 240 milioni di euro per destinarli alla manutenzione delle linee esistenti;

allo stato dell'arte, a 15 mesi dall'ennesima dichiarazione di avvio lavori, sono stati realizzati solamente alcuni sondaggi e qualche esproprio. Per puro scopo mediatico, a quanto risulta agli interroganti vengono invece dichiarati aperti cantieri dove in realtà non si è mai lavorato;

i rischi per la salute dei cittadini, derivanti dalla notevole presenza di amianto nelle rocce serpentinee che, come conosciuto, compongono l'Appennino ligure-piemontese, nonché quelli relativi all'inaridimento delle fonti idriche sul territorio, non appaiono valutati conformemente alla loro importanza;

nel corso degli ultimi mesi l'opposizione all'opera da parte della popolazione residente è cresciuta notevolmente e continua ancora oggi, tenuto conto che si è di fronte ad un'infrastruttura imposta dall'alto, priva di ogni indicazione in merito alla sua stessa utilità;

forti dubbi vengono sollevati anche dalle amministrazioni locali, che in alcuni casi hanno manifestato la totale contrarietà all'opera,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, prima di procedere alla concessione della nuova proroga, confermando così la volontà di proseguire nell'esecuzione dell'opera, prevedere l'avvio di un'analisi dei costi e dei benefici dell'opera che sia il più possibile trasparente nelle modalità di realizzazione e di comunicazione e che, soprattutto, non si limiti al mero aspetto economico-finanziario, ma contempli i costi ambientali e sociali, anche in termini di danno alla salute dei cittadini;

se, in caso di realizzazione dell'analisi costi-benefici, non ritenga opportuno prevedere di audire in contraddittorio tecnici ed esperti individuati dalle associazioni ambientaliste e dai comitati di cittadini che si oppongono all'infrastruttura;

se non ritenga opportuno istituire una commissione ministeriale avente il compito di verificare e valutare, considerata l'attuale fase di congiuntura economica, l'effettiva utilità dell'opera, anche avvalendosi di contributi di tecnici ed esperti indicati dalle associazioni ambientaliste e dai comitati di cittadini coinvolti che si oppongono alla realizzazione della stessa.

(4-00211)