

**Discussione delle mozioni Esposito ed altri n. [1-00437](#), Delfino ed altri n. [1-00439](#) e Ghiglia ed altri n. [1-00442](#), concernenti iniziative volte alla realizzazione della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Torino-Lione (ore 18,05).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni Esposito ed altri n. [1-00437](#), Delfino ed altri n. [1-00439](#) e Ghiglia ed altri n. [1-00442](#), concernenti iniziative volte alla realizzazione della linea ferroviaria alta velocità/alta capacità Torino-Lione (*Vedi l'allegato A - [Mozioni](#)*).

Avverto che lo schema recante la [ripartizione dei tempi](#) riservati alla discussione delle mozioni è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*vedi calendario*).

Avverto che sono state presentate le mozioni Misiti ed altri n. [1-00454](#) e Allasia ed altri n. [1-00457](#) (*Vedi l'allegato A - [Mozioni](#)*), che, vertendo su materia analoga a quella trattata dalle mozioni all'ordine del giorno, verranno svolte congiuntamente. I relativi testi sono in distribuzione.

Avverto altresì che la mozione Ghiglia ed altri n. [1-00442](#) è stata sottoscritta dall'onorevole Tortoli.

*(Discussione sulle linee generali)*

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni presentate. È iscritto a parlare l'onorevole Esposito, che illustrerà anche la sua mozione n. [1-00437](#). Ne ha facoltà.

**STEFANO ESPOSITO.** Signor Presidente, una prima valutazione è legata al tempo nel quale questa discussione avviene. Siamo ormai impegnati in un confronto Pag. 38 sulla realizzazione di questa importante linea ferroviaria inserita nel Corridoio 5, Lisbona-Kiev.

Sono molti anni che il Parlamento italiano non affronta una discussione dedicata su questo delicato tema. Credo che l'opportunità e il momento nel quale questa discussione avviene sia particolarmente rilevante. Voglio ricordare che nel mese di gennaio dell'anno prossimo, del 2011, quindi tra poco più di tre mesi, è prevista, sul versante italiano, l'apertura del cantiere della galleria della Maddalena. Questa linea ferroviaria è strategica non solo per i territori interessati, il Piemonte, ma per il Paese, e sono ormai troppi anni che è oggetto di una discussione e non della sua realizzazione.

I promotori di questa mozione, che sono stati poi seguiti da altre forze politiche, intendono con questa discussione e con il voto che ne seguirà dare nuovo impulso sia al lavoro svolto utilmente dai Governi che si sono succeduti, sia sostenere con forza l'osservatorio presieduto dall'architetto Mario Virano, che ha svolto e sta svolgendo un lavoro di riequilibrio nella fase progettuale e un lavoro di dialogo con le popolazioni interessate. Io voglio ricordarlo perché ormai il progetto preliminare è stato predisposto, il lavoro che l'osservatorio dell'architetto Virano ha portato fin qui non si era mai visto nella progettazione e, io mi auguro, nella realizzazione di una grande opera in questo Paese. È anche un esempio che spero possa essere seguito, perché voglio ricordare che per arrivare a Kiev ci saranno altre parti del territorio nazionale interessate dalla realizzazione di queste opere. Penso a tutta l'area che ci porterà a Trieste.

Nelle ultime settimane, e questo ci ha spinto con ancora più forza a chiedere la discussione in quest'Aula, ci sono state importanti prese di posizione da parte di esponenti politici - non è molto rilevante in questo momento la polemica di parte - che hanno riaperto il tema se la Torino-Lione sia necessaria oppure no.

Evidentemente, tutte le opinioni sono legittime, soprattutto quando vengono espresse da parlamentari europei che rappresentano l'Italia in quel consesso, o quando ci sono dichiarazioni sulla necessità di riflettere, che si susseguono da parte anche di importanti esponenti del Governo che poi vengono puntualmente smentite.

Quello che però più ci ha colpito è che le ragioni per le quali viene messa in discussione quest'opera sarebbero relative al nuovo progetto preliminare. Voglio ricordare ancora una volta che l'osservatorio è una creatura nata nel pensiero degli amministratori locali della Val di Susa e della

provincia di Torino, ma anche negli intendimenti dell'attuale sottosegretario Letta. Siccome il progetto è stato rivisto, è stato accompagnato da una discussione con le realtà interessate e sono state apportate delle importanti modifiche, costerebbe troppo e quindi forse varrebbe la pena abbandonarlo.

Ovviamente queste prese di posizione sono state smentite dalle forze politiche alle quali appartiene il soggetto in questione, ma noi riteniamo che gli appuntamenti che abbiamo di fronte sono particolarmente significativi: spero, a brevissimo, la riconvocazione del tavolo istituzionale presso la Presidenza del Consiglio (era prevista la sua convocazione per lo scorso giovedì ed è stata annullata. Speriamo venga riconvocato al più presto per mettere a conoscenza di quel tavolo, anche nei dettagli, il progetto preliminare); la riunione tra il Governo italiano e quello francese, nella quale è necessario ridefinire il carico dei costi tra i due Governi, tema centrale che deve vedere l'Italia a quel tavolo in maniera autorevole (devo riconoscere che fino ad oggi il Ministro Matteoli non ha lesinato impegno su questo terreno, ma è arrivato il momento, e credo che la cosa dovrebbe avvenire rapidamente, perché ci sia una definizione puntuale e una ripartizione di costi diversa da quella attuale tra i due Governi).

E poi, come accennavo all'inizio, vi è la questione dell'apertura del cantiere della galleria della Maddalena, in Val di Susa, Piemonte. La Val di Susa è stata interessata in questi anni da un forte movimento Pag. 39 di opposizione che ha avuto le sue ragioni negli anni scorsi perché troppo spesso i soggetti proponenti hanno immaginato una progettazione senza un confronto. Tale opposizione appare molto meno giustificata oggi di fronte allo straordinario lavoro di concertazione che è stato portato avanti e sul quale c'è stato e c'è tutt'ora l'impegno di tutti gli enti locali, il comune di Torino, la provincia di Torino e la regione Piemonte, anche quella attualmente presieduta dal presidente Cota. Evidentemente l'appuntamento, per chi ritiene che questa sia un'opera strategica, è quello di gennaio; il 9 ottobre si è svolta l'ennesima manifestazione in Val di Susa, manifestazione molto partecipata, pacifica, da noi non condivisa, della quale però non possiamo non vedere i risvolti. A questo proposito, lo voglio dire in quest'Aula perché penso che sia il luogo deputato, dobbiamo sapere che questo movimento è composto da migliaia di cittadini che legittimamente protestano ma purtroppo, e questa informazione non è una grande notizia perché sicuramente il Governo, il Ministro dell'interno sono attenti, è un movimento del quale fanno parte anche frange legate ai centri sociali, a figure di un passato che non ci interessa ricordare, che ritengono e dichiarano pubblicamente che il cantiere che si aprirà a gennaio sarà per loro la madre di tutte le battaglie. Noi dobbiamo sapere che si stanno attivando e organizzando segmenti minoritari, ma pericolosi, ed è questa la ragione per la quale questo Parlamento, in questo momento, deve discutere, anche su posizioni diverse, che sinceramente non vedo - esprimo un rammarico perché c'erano tutte le condizioni affinché questa discussione potesse avvenire su una mozione unitaria, purtroppo si è scelto di presentare mozioni tra loro molto simili da parte delle diverse forze politiche di maggioranza e di opposizione, mi auguro che con il lavoro del Governo si possa arrivare ad una sintesi condivisa visti anche i contenuti delle stesse -, della questione: il cantiere della Maddalena, soprattutto per l'atteggiamento di alcune frange, richiede una risposta corale della politica, di questo Parlamento e di tutti quelli che ritengono che lo Stato abbia il diritto, oltre che il dovere, di progettare lo sviluppo del Paese, abbia il dovere di confrontarsi così com'è stato fatto, sia pure con un po' di ritardo, attraverso l'Osservatorio di Mario Virano, ma che ad un certo punto la decisione debba essere assunta e, nel legittimo dissenso, lo Stato debba affermare il proprio diritto a realizzare un'opera che peraltro interessa l'Europa. Per questo la discussione e il voto su queste mozioni sarà un segnale importante anche per quei territori; la compattezza, l'abbandono della polemica di parte, non il silenzio imposto nei confronti di chi dissente, ma la coesione di coloro che sono favorevoli alla realizzazione di quest'opera, a partire da quest'Aula, deve essere l'obiettivo che ci poniamo da qui ai prossimi giorni quando queste mozioni verranno votate.

C'è un altro elemento importante e su questo, lo dico al sottosegretario presente in Aula, nei mesi scorsi, ormai più di un anno fa per la verità, il Governo aveva preso ed assunto degli impegni rispetto a delle risorse da mettere a disposizione subito, sia su un piano strategico predisposto dalla provincia e concordato con la regione Piemonte per i territori interessati, sia per migliorare il

trasporto metropolitano ferroviario.

Purtroppo, nessuno di questi impegni e, ancor meno, nessuna di queste risorse sono stati messi a disposizione degli enti locali per i primi interventi. Ritengo indispensabile - ed è uno dei punti della mozione che abbiamo presentato insieme ad Alleanza per l'Italia, all'Italia dei Valori e ai moderati - che queste risorse vengano rapidamente sbloccate, affinché si possa cominciare a intervenire in Val di Susa, nella bassa valle, fino al comune di Settimo, con interventi che diano la percezione di uno Stato che vuole realizzare l'opera, ma che ha consapevolezza della necessità di intervenire per migliorare le infrastrutture che tutti i giorni i cittadini utilizzano per spostarsi verso il capoluogo e non solo. L'assenza di queste risposte Pag. 40 non è altro che fieno alla cascina di chi vuole dire «no» comunque, a prescindere dal lavoro di concertazione.

Questo per noi è uno dei punti centrali, così come lo è la capacità di mettere a disposizione queste risorse per interventi che vengano immediatamente percepiti; allo stesso modo, riteniamo che il nodo di Torino sia un punto centrale della realizzazione di quest'opera, che da lì occorre partire e che non bisogna continuare ad attendere, con il rischio che i detrattori di quest'opera, per immaginare altri progetti sulle direttrici di Milano e di Genova, possano avere gioco facile a dire che è un'opera di cui si parla da vent'anni e che non verrà mai realizzata. Il danno che ne deriverebbe, non solo al Piemonte ma all'Italia intera, sarebbe troppo grande.

Non nascondiamoci dietro alla legittima protesta di alcuni amministratori. Ormai è stato chiarito che in molti casi si tratta di una protesta a prescindere, e solo attraverso il nostro dialogo e la nostra capacità di mettere in campo interventi mirati su quei territori riusciremo a parlare con la grande massa dei cittadini interessati dall'attraversamento di quest'opera.

Signor Presidente, gli appuntamenti sono a tamburo battente. Leggo brevemente il crono programma e gli impegni che sono previsti: il progetto preliminare è stato redatto il 25 giugno 2010; l'approvazione di questo progetto e la valutazione di impatto ambientale deve avvenire entro il 31 dicembre 2010; l'avvio del progetto definitivo, il 1° gennaio 2011; la conclusione del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale, entro il 31 dicembre dell'anno prossimo; l'approvazione del progetto definitivo e la valutazione di impatto ambientale, entro il 31 dicembre 2012; l'indizione della gara di appalto, il 1° gennaio 2013; l'avvio del cantiere per la realizzazione dell'opera, il 3 novembre 2013. Ci sono, grosso modo, tre anni. Queste scadenze vanno rispettate, pena la decadenza dei finanziamenti europei. Questo forse è il vero obiettivo di chi protesta e di chi, da sedi istituzionali importanti, comincia a dire: forse potremo ripensare alla strategicità dell'opera. Per questa ragione - e a tal riguardo ci auguriamo che il Governo non abbia dubbi e tentennamenti - il primo impegno che chiediamo al Governo è quello di riconfermare la valenza strategica della realizzazione di quest'opera e di assumere, conseguentemente, atti concreti, visibili e immediatamente percepibili rispetto allo stanziamento delle risorse.

Un'ultima cosa: non dimentichiamoci - poiché questo è uno dei punti altrettanto delicati di tutta questa discussione - che la linea Torino-Lione non interessa solo la Val di Susa, interessa anche territori di pianura, a cominciare dal capoluogo, ma anche grandi e importanti centri dell'area metropolitana. Non commettiamo l'errore di dare risposte alla Val di Susa e di dimenticarci degli altri territori. Non dimentichiamoci delle necessità di interrimento di alcuni tratti della linea storica, per consentire a comuni importanti - come Collegno e Settimo - di non essere attraversati costantemente, con l'aumento del traffico ferroviario, dai treni.

Parlo di comuni che hanno sempre e convintamente sostenuto il lavoro delle istituzioni, del Governo e dell'Osservatorio; non spingiamoli in una logica di rifiuto dettata dalla mancanza di attenzione.

Vorrei concludere ribadendo la necessità di stare attenti a quello che, intorno alla protesta che si svilupperà nei prossimi mesi, può nascere. Non faccio nomi, perché sarebbe scorretto nei confronti dei soggetti che non avrebbero possibilità di replicare, ma ci sono autorevoli esponenti del mondo dei centri sociali, alcuni ex terroristi condannati che hanno scontato la loro pena, che sono all'interno di quel movimento e teorizzano la lotta partigiana per impedire la realizzazione dell'opera.

La lotta partigiana, con questo, non c'entra niente, ma quello che loro intendono per lotta è una cosa

che noi temiamo di sapere e di conoscere. Sono figli di una storia passata, e spero che tutte le forze politiche rappresentate in questo Parlamento, il Governo e le istituzioni locali Pag. 41interessate sappiano - a cominciare da questa mozione e dagli interventi conseguenti - dare il giusto segnale ai tantissimi cittadini interessati allo sviluppo del territorio e alla realizzazione di quest'opera che - troppo poco viene ricordato - produrrà anche molto lavoro, in un momento in cui questo Paese è alla disperata ricerca di opportunità di occupazione.

Per noi questo è uno svincolo importante e vogliamo augurarci - lo voglio ribadire ancora una volta - che si possa comunemente condividere una mozione di indirizzo e di impegno al Governo senza, anche su questo, doverci pretestuosamente dividere solo per ragioni di parte (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Libè, che illustrerà la mozione Delfino n. [1-00439](#), di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

**MAURO LIBÈ.** Signor Presidente, ci troviamo, questa sera, a parlare in un Paese che soffre di difficoltà serie, ce lo stiamo ripetendo non da ore, non da giorni e non da mesi. È un Paese che deve recuperare il tanto tempo perso; tempo perso, spesso, non per costruire meglio, non per valutare le soluzioni migliori, non per mettere in corsa le nostre imprese nel modo più competitivo, ma perso a dire di «no».

Un Paese nel quale le scelte non hanno guardato all'Europa, non ha prevalso l'Europa di cui tutti parlano, ma ha prevalso - purtroppo spesso, per fortuna non sempre - un localismo distruttivo di quanti, spesso, si sono anche lasciati cavalcare, in buona fede, da coloro che, magari anni fa, ci dicevano che bisognava abbandonare il trasporto su gomma, che il Paese aveva fatto scelte sbagliate per tutelare qualche impresa particolare, e che oggi, quando si sceglie una grande iniziativa su rotaia, dicono «no» alla rotaia. E magari, se domani si proponesse di andare da Torino a Lione in bicicletta, direbbero «no» anche alla bicicletta. Non è un «no» ragionato e ponderato, un «no» di chi vuole un Paese moderno, che fa crescere il territorio tutelando l'ambiente, perché nell'ambiente ci vive l'uomo. Noi abbiamo un dovere: dare sviluppo e tutelare l'ambiente perché al centro della nostra azione politica - almeno parlo per noi - ci deve essere lo sviluppo nel modo migliore dell'uomo.

Un «no», dunque, che continua: un «no» allo sviluppo, alle infrastrutture che poi tutti, anche i cittadini che dicono «no», reclamano, e un «no» a quei collegamenti che servono a metterci al centro dell'Europa. Le merci si devono muovere! Nessuno pensa di tornare indietro, e noi, in questo movimento, dobbiamo essere attori; non dobbiamo subire le scelte.

Basta prendere una mappa e vedere la conformazione geografica dell'Italia. Ebbene, quella parte del Paese che passa attraverso le tre grandi regioni del nord è quella parte del Paese che ci tiene legati all'Europa, proprio come conformazione geografica. Non è un corridoio che va tra Torino e Lione o tra Torino e Venezia, ma è un corridoio che attraversa l'Europa da est a ovest o viceversa. Invece, se ascoltassimo le scelte di questi sostenitori del no pregiudiziale rimarremmo ai margini. Già chi ha guidato questo Paese ha compiuto degli sforzi per ottenere il passaggio a sud delle Alpi di questo corridoio, che deve servire a dare sviluppo e a trainare anche il resto della penisola della quale parliamo tanto. Forse anche nello sviluppo viviamo separatamente, ma separatamente non si va da nessuna parte. Abbiamo bisogno di quest'opera per trainare lo sviluppo dell'intero Paese.

Non dobbiamo dimenticare il lavoro attento - perché i riconoscimenti vanno dati - compiuto dalla regione e dalla provincia ma anche dal Governo perché in questi anni ci sono stati impegni e sforzi. Non da ultimo - perché non è meno importante - intendo ricordare gli sforzi enormi, sereni e costruttivi portati avanti dal commissario del Governo, sforzi che sono stati messi in atto con una disponibilità che abbiamo trovato poche volte. Oggi siamo qui - per fortuna - a continuare a discutere su quel no che non Pag. 42accettiamo e che tanti, perché basta leggere le mozioni presentate, non accettano. Siamo ancora qui a chiedere insieme di ribadire che quei no non vanno bene e che insieme vogliamo, per una volta, dare un segnale importante al Paese. Come è stato ricordato prima quello che ha acceso un po' la lampadina nei giorni scorsi è che anche un

parlamentare importante, che rappresenta un partito importante, si è trovato unito in quella battaglia di quei no e si è trovato tra quelli che non vorrebbero farci andare, dall'Italia all'Europa, forse neanche in bicicletta, adducendo motivazioni di retroguardia e che non stando in piedi. Noi, invece, vogliamo guardare avanti. Mi fa piacere che il dibattito ci trovi uniti su questo. Vogliamo guardare le cose migliori degli altri Paesi, non le peggiori, e in questo campo vi è qualche Paese che ha dato segnali di capacità di scelta. Anche tanti amministratori locali in quel Paese hanno dato i segnali di capacità nel valutare le scelte, fornendo così un segnale di lungimiranza nel guardare quello che è necessario ai propri cittadini amministrati.

Dunque, siamo contro i no pregiudiziali e contro quei no che sembrano utili, certe volte, solo a tutelare interessi che non sono quelli del Paese. Vogliamo realizzare il corridoio n. 5 che, lo ripeto, non è un collegamento interno al nostro Paese ma è un collegamento europeo che è necessario per portare fisicamente il nostro Paese nell'Europa. Non vogliamo perdere questa occasione che stiamo rischiando di perdere perché rischiamo, se continuiamo in questo modo, di perdere i finanziamenti. Su questo punto è necessaria una politica unita e che faccia capire - e lo dico al signor sottosegretario, che è molto attento a queste faccende - anche a una piccola parte di cittadini che si sta perseguendo il bene comune.

Dunque, siamo qui a richiedere un impegno. Il Parlamento deve ribadire questo impegno e non è pleonastico farlo in questo momento perché la voce deve levarsi, da quest'Aula, alta e forte. Infatti, si tratta di un'opera strategica e insieme dobbiamo ribadire gli impegni che sono stati presi. Si tratta di impegni che devono servire a dare credibilità alle nostre istituzioni, a dare forza alle nostre imprese e a dare prospettive di lavoro ai nostri giovani. Oggi abbiamo solo una cosa: decidere di fare e agire velocemente (*Applausi dei deputati del gruppo Unione di Centro*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Tortoli, che illustrerà anche la mozione Ghiglia ed altri n. [1-00442](#), di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

**ROBERTO TORTOLI.** Signor Presidente, la realizzazione del collegamento TAV Torino-Lione per il Popolo della Libertà resta una priorità assoluta per il rilancio del sistema Italia nello scenario internazionale. La linea operativa fino ad oggi condotta dall'osservatorio, in stretto contatto con il Governo e la regione, ha consentito di avviare un percorso di realizzazione dell'opera condiviso dalla gran parte delle istituzioni, delle realtà produttive e delle comunità locali interessate dal futuro collegamento ferroviario che si inserisce strategicamente in un'ampia rete intermodale europea incentrata sul Corridoio 5 e che consente al nostro Paese di avere una significativa centralità nella rete infrastrutturale di comunicazione viaria e ferroviaria in Europa.

Quello delle infrastrutture è il vero tallone d'Achille del nostro Paese che soffre per un alto debito pubblico aggravato proprio dal fatto che i soldi dell'indebitamento non sono stati a suo tempo usati negli anni delle vacche grasse per investimenti infrastrutturali. La crescita del PIL è più lenta rispetto ad altri Paesi proprio per il *gap* infrastrutturale. Essere un Paese a due velocità con un Meridione che soffre in termini di crescita di occupazione e di disagio sociale dipende in gran parte anche da una sottoinfrastrutturazione del sud.

Adesso che siamo entrati in Europa c'è chi vorrebbe sacrificare ulteriormente l'Italia, in un certo senso isolandoci dal Pag. 43 resto del Continente. Lo ribadiamo: la TAV è un impegno finanziario importante, ma sostenibile e in prospettiva fruttuoso. Lo vogliamo dire a gran voce in risposta a chi immotivatamente si oppone a questa opera vitale e strategica per lo sviluppo del territorio e per l'economia italiana.

Il nostro Paese non può più rimandare il suo avvio e i numeri danno ragione al percorso individuato e voluto dal Governo e, in primo luogo, coerentemente dal partito del Popolo della Libertà rispetto alle scelte sulla logistica e i trasporti.

La parte internazionale della TAV da Saint Jean de Maurienne a Chiusa di San Michele avrà un costo di circa 10,4 miliardi di euro, mentre la parte italiana (da Chiusa a Settimo) costerà 4,4 miliardi di euro. Dei 14,9 miliardi di euro che costituiscono il totale - in parte coperto dall'Unione europea e dai fondi reperibili tramite un *project financing* - rimarrebbero 9 miliardi di euro a carico

della Francia per il tratto internazionale spalmabili nell'arco di 15 anni.

Con i dati forniti dall'osservatorio sulla TAV, condivisi da LTF, ora dobbiamo andare avanti senza indugi nel percorso di attuazione e di sviluppo. Ci sono state e ci sono, non lo nego, discussioni all'interno del partito di maggioranza, ma la TAV è un'opera strategica fondamentale per gli interessi dell'Italia che non può, in alcun modo, essere rinviata ulteriormente.

È necessario che nessuna forza politica dia fiato a chi in Val Susa alimenta la protesta. Si tratta di una protesta che tra il 2006 e 2008 ha finito per condizionare le scelte del Governo di allora mettendone a rischio i finanziamenti. Le considerazioni su eventuali disagi sostenuti da quei cittadini i cui territori saranno interessati dalla cantierizzazione sono sicuramente degne di attenzione, ma è chiaro che dire no all'attuale percorso significa dire no all'opera, danneggiando irreversibilmente il nostro Paese.

Ribadiamo con fermezza che il Popolo della Libertà è il primo partito «sì TAV» e che le legittime opinioni personali non inficiano e non mettono in discussione il nostro impegno, come dimostrano materialmente ed inequivocabilmente i fondi stanziati dal Ministro Matteoli nell'allegato infrastrutture e dalla regione Piemonte.

Purtroppo ci troviamo ad affrontare le dichiarazioni ed i commenti di chi tenta di diffondere ad arte previsioni disastrose circa la realizzazione dell'opera senza la quale - sottolineiamo - l'Italia sarebbe tagliata fuori proprio dall'Europa. Il generale e facile allarmismo è uno sterile esercizio di demagogia oltre che controproducente. L'impegno del centrodestra, a partire dal Governo con l'impegno profuso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, testimonia l'importanza e la priorità strategica dell'opera. Con altrettanta determinazione e convinzione il Governo italiano ha assunto ripetuti impegni a favore della realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, riconoscendone la rilevanza quale opera strategica per i collegamenti internazionali in territorio europeo sia in ambito di traffico merci che di trasporto passeggeri e, a tal proposito, garantisce il rispetto del cronoprogramma relativo ai finanziamenti indispensabili per la prosecuzione dell'intervento. Ne è prova la comunicazione ufficiale inviata nell'ottobre 2009 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Altero Matteoli, all'attenzione dell'architetto Mario Virano, presidente dell'osservatorio tecnico per l'asse Torino-Lione, con la quale assicura l'erogazione di 20 milioni di euro quale anticipo per la copertura degli interventi di prima fase per la realizzazione della TAV. Parallelamente l'osservatorio tecnico TAV, sulla base dell'accordo sancito a Pra Catinat nel 2008, ha dato il proprio assenso al progetto preliminare degli interventi prodotto da LTF, documento quest'ultimo approvato nel corso delle sedute del comitato di sicurezza della commissione intergovernativa negli scorsi mesi, considerato anche che rispetto al tracciato individuato non sussistono alternative che siano state in grado di ottenere l'approvazione tecnica da parte dell'Italia e della Francia in qualità di nazioni interessate dal progetto. Ora che una lunga e spesso tormentata fase propedeutica è terminata, Pag. 44 non ci sono più né ragioni né spazio temporale per rallentare l'avvio dei cantieri e ancor meno per cancellare la costruzione di una infrastruttura che fin da subito attiverà centinaia e centinaia di nuovi posti di lavoro.

Per questo, il Popolo della Libertà, a partire dagli illustri rappresentanti del Governo in Parlamento fino ai suoi rappresentanti presenti in tutte le istituzioni, proseguirà con forza e convinzione la propria azione a favore della TAV, raccordandosi con tutti i soggetti coinvolti al fine di realizzare l'opera nei tempi previsti. Inoltre, in risposta al collega Esposito, mi auguro anch'io che si arrivi ad una mozione unitaria che sarebbe il segnale migliore per sottolineare la volontà di tutti noi.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Misiti, che illustrerà anche la sua mozione n. [1-00454](#). Ne ha facoltà.

**AURELIO SALVATORE MISITI.** Signor Presidente, il Movimento per le Autonomie, anche se le regioni meridionali dal punto di vista della TAV e della costruzione di treni ad alta velocità sono discriminate dalle scelte che sono state fatte e che continuano ad essere perseguite, ritiene certamente importante che si completino il corridoio 1 ed il corridoio 8 che riguardano le regioni meridionali, ma ritiene anche importantissima la realizzazione del corridoio 5 che deve collegare

Lisbona con Kiev.

Ritiene che ciò sia importantissimo perché la rete europea è una rete unica, basti pensare che ci sono dei rapporti stretti tra i vari corridoi e, quindi, ritiene anche strategica - e ribadisce strategica - l'opera che deve essere realizzata attraverso la Val Padana con il corridoio 5 oltre che gli altri corridoi che l'attraversano. Devo però sottolineare che siamo in ritardo.

Infatti, se la classe dirigente e politica governante in Italia avesse avuto lungimiranza sarebbero stati necessari almeno tre o quattro anni in meno nella realizzazione di quest'opera.

Ricordo che erano già avviati i cantieri per i sondaggi, ma ciò è stato fatto non tenendo conto della situazione locale. È stata addirittura minacciata la presenza delle forze dell'ordine e dell'esercito per poter fare i sondaggi. Viceversa, anche se allora quest'opera era inserita nella legge obiettivo e, quindi, non si doveva per forza tener conto dell'opinione degli enti locali, sarebbe stato necessario interpellarli e avere un rapporto con le popolazioni. Ciò non è avvenuto e questo ha indotto il Governo successivo ad una decisione a mio avviso anch'essa molto negativa e ritardante: l'eliminazione dall'elenco della legge obiettivo, in particolare il tratto Torino-Lione.

Ciò ha portato evidentemente ad un ritorno indietro: ancora purtroppo, nonostante l'ottimo lavoro svolto dall'osservatorio, temo sempre che qualche comune possa mettere il bastone tra le ruote e lo può fare. Infatti, non essendo all'interno della copertura della legge obiettivo, chiaramente i comuni possono ritardare anche il cronoprogramma preparato dall'osservatorio condotto dall'architetto Virano.

Prendiamo per buono questo tipo di cronoprogramma. Vediamo con quanto ritardo rispetto agli altri paesi si sta procedendo nel nostro. Quindi, guai a noi se pensassimo di poter condurre alla stessa maniera. Anche se cambiassero i governi, noi dobbiamo andare avanti sempre allo stesso modo, perché queste opere debbono essere realizzate con qualunque tipo di Governo che avremo nel Paese. Quindi, speriamo che questo cronoprogramma venga rispettato. Se ciò non fosse e se avessimo delle difficoltà, così come si è fatta uscire l'opera dalla legge obiettivo occorrerebbe reinserirla con un altro provvedimento di legge, altrimenti vi potrebbero essere ritardi, perché gli oppositori non sono solo quelli che manifestano, ma anche quelli che si trovano in altri luoghi e che spesso si nascondono, ma che evidentemente hanno interessi diversi e contrapposti.

Sappiamo benissimo che il passaggio dalla gomma al ferro è difficile in Italia e molti sono interessati che si rimanga alla Pag. 45 situazione attuale e non vogliono questo tipo di cambiamento estremamente epocale. Quindi, il Movimento per l'Autonomia ritiene che sia indispensabile seguire quel cronoprogramma, ribadire il fatto che quest'opera è strategica, anche per l'Italia oltre che per l'Europa, provvedere certamente alle necessarie anticipazioni. Si parla di 20 milioni, ma ricordiamoci che erano stati previsti 200 milioni per iniziare il lavoro e comunque è indispensabile anche avviare con un'anticipazione in modo tale che si possano realizzare gli interventi prioritari della prima fase della costruzione dell'opera.

Occorre ancora insistere su quanto sarebbe stato necessario fare quattro o cinque anni fa insieme alla regione Piemonte e gli enti locali: la campagna di informazione e di divulgazione sulla realizzazione dell'opera. Infatti, più si conosce e più si sa su quest'opera e più i consensi aumenteranno.

Saranno isolate quelle frange che dicono «no», a prescindere, a tutto, e condivido quanto si diceva prima, ossia che è necessario ascoltare, ma che poi la decisione non deve spettare assolutamente a coloro che attuano queste proteste.

È necessario poi avere la capacità di migliorare l'accordo tra i due Paesi, l'Italia e la Francia, con una revisione profonda di quel patto di cooperazione ed occorre passare ad una seconda fase di realizzazione e poi, soprattutto, di gestione del tratto di infrastruttura comune ai due Paesi. È chiaro che nella fase di progettazione non tutto è risolto dopo aver individuato un tracciato che sia accettato dalla stragrande maggioranza o dalla totalità degli enti locali e dei cittadini della valle.

Non tutto è risolto perché è chiaro che un'opera di quel genere va realizzata nel migliore dei modi, anche tenendo conto delle trasformazioni che si producono nell'attraversamento delle Alpi nei flussi merci, di persone, e va considerata la situazione dell'attuale linea ferroviaria.

Quindi, nel passaggio dal progetto preliminare al progetto definitivo, è necessario fare molta

attenzione a non procedere ad una progettazione che porti a realizzare qualcosa che poi non serve, perché deve essere realizzato ciò che serve con la minore spesa e con i migliori risultati.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giorgio Merlo. Ne ha facoltà.

GIORGIO MERLO. Signor Presidente, il collega Esposito ha svolto delle considerazioni sulle quali nel Partito Democratico abbiamo discusso a lungo e che ci hanno portato a scrivere questa mozione. Noi siamo dell'opinione che per la linea ferroviaria Torino-Lione - lo diciamo al sottosegretario Giachino, che ringraziamo per l'attenzione che ha sempre avuto su questo tema - è arrivato il momento della chiarezza definitiva e dell'assunzione di responsabilità da parte di tutti. Del resto, chi mi ha preceduto l'ha ampiamente sottolineato, e credo che il collega del PdL che si è augurato una mozione unitaria su questo tema abbia espresso un auspicio importante, se riuscirà a convincere tutto il suo gruppo.

Credo che occorra uscire però dagli equivoci, il discorso riguarda tutti e il ripensamento all'interno del PdL non deve inficiare, come ricordava il collega Esposito poc'anzi, una decisione che i vari governi, nazionale, regionale e provinciale, hanno già assunto nei mesi e negli anni scorsi. Noi, come PD, da tempo abbiamo compiuto una scelta e non basta qualche amministratore locale della val di Susa, simpatizzante anche del nostro partito, a farci cambiare idea: il «sì» alla Torino-Lione è irreversibile, perché significa dire «sì» ad un'infrastruttura che resta decisiva per il futuro del Piemonte, del nord Italia e di tutto il nostro Paese.

Ecco perché questa è una mozione che vuole essere, e deve essere, *bipartisan*, ossia una mozione attorno alla quale tutti si riconoscono. Abbiamo da sempre apprezzato il lavoro dell'osservatorio guidato dall'architetto Virano perché ha raccolto le indicazioni che noi abbiamo fornito nel passato, cioè la concertazione con gli amministratori locali, il rispetto delle indicazioni e delle istanze che provenivano dalle amministrazioni locali, un «no» chiaro Pag. 46 all'uso della forza nella prosecuzione dei lavori, e soprattutto un progetto condiviso attorno alla Torino-Lione.

Ora si è creato, come ricordava prima il collega Esposito, una situazione all'interno del territorio della val di Susa che non ha nulla a che vedere con la volontà di concertare e di coinvolgere le popolazioni locali. Lì abbiamo preso atto, soprattutto dopo l'ultima manifestazione che rispettiamo, ma che comunque non possiamo non commentare, che ha preso piede una posizione ispirata da un'opposizione ideologica, pregiudiziale e politica.

Noi rispettiamo il dissenso, sino a quando non si trasforma in una pregiudiziale. Adesso, però, siamo ad un bivio: o si procede rispettando gli impegni, tutti, oppure si corre il serio rischio di condurre quest'opera strategica in un unico vicolo cieco.

Credo che, sotto questo aspetto, la responsabilità politica maggiore sia riconducibile al Governo. Ecco perché le indicazioni che abbiamo ribadito nella nostra mozione chiamano in causa il Governo e, ovviamente, anche le realtà locali, che comunque si sono già espresse: attorno ad esse, però, occorre dare una risposta chiara e definitiva, anche perché sappiamo - lo abbiamo discusso in Piemonte in un incontro con la Confindustria regionale - quali sono le cifre attorno alle quali si muove quest'opera (è bene ribadirlo ancora una volta) rispetto a quelle presentate dal commissario Virano in occasione della presentazione del progetto preliminare: l'investimento necessario per realizzare l'intera opera infrastrutturale è aumentato e la cifra finale si attesta attorno ai 20 miliardi di euro, dei quali 2,9 miliardi a carico dell'Europa, 8,6 miliardi a carico del Governo italiano e 8,5 miliardi a carico del Governo francese. L'aumento rispetto al progetto precedente è giustificato dal fatto che sul versante italiano, come ricordava il collega Esposito, il tracciato transiterà per il 90 per cento in galleria, sarà più lungo di quattro chilometri e includerà il collegamento con la piattaforma logistica di Orbassano.

In conclusione, su tale aspetto chiedo che vi sia una convergenza forte di tutto il Parlamento e, ovviamente, sono disponibile a discutere con tutti gli altri gruppi che hanno presentato altre mozioni. Credo che gli impegni che abbiamo sottolineato e riassunto nella nostra mozione siano impegni attorno ai quali il Governo non possa dire «no», se è vero, come è vero, che crede in quest'opera: confermare la valenza strategica della realizzazione di quest'opera (soprattutto

attraverso l'adozione di tutte le misure e gli atti necessari, anche sulla base del lavoro condotto dall'osservatorio); garantire (signor sottosegretario, questo è l'aspetto più importante) un adeguato piano finanziario con programmazione pluriennale, che copra l'intero ammontare dell'opera; confermare i fondi (che noi abbiamo indicato in circa 200 milioni di euro) previsti nel primo atto aggiuntivo all'intesa generale quadro dell'11 aprile 2009, necessari a realizzare gli interventi prioritari della prima fase; accelerare la firma di un nuovo accordo fra Italia e Francia e, soprattutto, garantire un primo stanziamento per la realizzazione delle opere previste dal piano strategico approvato dalla provincia di Torino e dalla regione Piemonte.

Si tratta di impegni già discussi in regione Piemonte, nella provincia di Torino, con tutte le realtà locali, sui quali il sottosegretario Giachino si è espresso più volte e attorno ai quali, a nostro parere, è possibile trovare una forte e convinta convergenza politica, in quest'Aula, con tutti coloro che hanno presentato una mozione sulla realizzazione della Torino-Lione (*Applausi dei deputati dei gruppi Partito Democratico e Italia dei Valori*).

**PRESIDENTE.** Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

*(Intervento del Governo)*

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

Pag. 47

**BARTOLOMEO GIACHINO**, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli deputati, come uomo dei trasporti e della logistica, sono onorato di rappresentare in questa discussione in un'Aula parlamentare il Governo. L'augurio è che tutto il Parlamento converga sul ruolo strategico delle infrastrutture e dei trasporti a favore dello sviluppo del Paese.

La Torino-Lione è una delle opere strategiche più importanti nel piano delle reti TEN, che collegheranno tra di loro tutti i Paesi d'Europa e l'Europa ai Paesi dell'altra sponda del Mediterraneo, secondo il disegno strategico proposto dal Ministro Matteoli alla Russia, alla Turchia e all'intero mondo.

Le prime deliberazioni dell'Europa, secondo il progetto Delors, risalgono al 1995. L'ultima, innovata proprio dall'Italia con il progetto presentato dal Presidente Berlusconi nel semestre di Presidenza italiana 2003, è stata approvata nel 2004.

Il piano delle reti TEN, che sarà realizzato prevalentemente su ferro, è ritenuto a livello europeo l'azione più importante per la diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2020, secondo gli obiettivi decisi al vertice di Kyoto.

L'Italia è in ritardo anche a causa della forte opposizione alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto, effettuata in modo inspiegabile e contraddittorio, da parte degli ambientalisti e da parte di una forte minoranza delle popolazioni locali, fortemente strumentalizzate da alcune componenti politiche della sinistra radicale.

Non è la prima volta che il nostro Paese è attraversato da tale impostazione. Nel 1975, l'approvazione dell'emendamento dell'onorevole Libertini portò a bloccare la costruzione delle autostrade per venticinque anni. Così l'Italia - che dalla costruzione dell'autostrada aveva avuto nei primi 30 anni del dopoguerra una forte spinta per la sua crescita - iniziò a crescere di meno. Successivamente, quando venne presa la scellerata decisione relativa al referendum sull'energia nucleare, ebbe un altro duro colpo.

Se a queste due scelte errate si aggiungono gli errori commessi nella politica di privatizzazione degli anni Novanta, l'inefficienza della giustizia civile e l'alto costo della nostra burocrazia, si può ben comprendere perché, negli ultimi quindici anni, siamo il Paese che è cresciuto meno in Europa. Dopo le forti proteste che bloccarono nel 2005 la prima ipotesi progettuale, nel 2006 venne istituito

l'Osservatorio presieduto dall'architetto Virano, che iniziò ad operare il 12 dicembre 2006 per rispondere dapprima ai quesiti sulla capacità della linea storica sulla domanda di traffico sull'intero arco alpino, poi alle problematiche del nodo di Torino e, infine, in merito alle alternative di tracciato in val di Susa, che trovano una formalizzazione nell'accordo di Pra Catinat, validato dal tavolo istituzionale di palazzo Chigi del 29 luglio 2008.

Da quel momento, l'Osservatorio è incaricato della *governance* del progetto complessivo della parte comune di competenza di LTF e della parte nazionale di competenza di RFI, garantendo l'unitarietà di ispirazione di indirizzi. A tal fine, l'Osservatorio ha elaborato sette specifiche tecniche per la territorializzazione del progetto, che - approvate alla presenza del Ministro Matteoli a Torino il 4 febbraio 2009 - sono entrate a far parte dei documenti di gara con cui LTF ha selezionato i suoi progettisti e RFI ha incaricato Italfer.

È così iniziato un lavoro importante di confronto con l'*equipe* progettuale e con molte amministrazioni locali, direttamente, attraverso i loro tecnici, per configurare una soluzione che tenesse conto, fin dall'impostazione iniziale, dei requisiti del territorio.

Si è così arrivati ad un progetto preliminare che prevede un tunnel di base di 57 chilometri, di cui 45 in Francia e 12 - solo 12 - in Italia. Si tratta di un tunnel che sbuca nella piana di Susa, utilizzando l'area già compromessa dell'autoporto, riqualificata per ubicare i fondamentali servizi di controllo, manutenzione e sicurezza. Pag. 48

Questa soluzione prevede anche la stazione internazionale turistica di Susa, che pone le valli olimpiche direttamente sulla rete TEN-T europea, generando un'eccezionale opportunità nel quadro del *marketing* territoriale e della competizione tra macroaree di rango internazionale in campo turistico.

La preesistenza in valle di un rilevante carico infrastrutturale (la ferrovia, l'autostrada, due strade statali, elettrodotti) oltre ovviamente al fiume - il Paese è grato alla val di Susa per essersi assunta l'onere di dare al Paese i collegamenti internazionali con la Francia - ha suggerito il ricorso ad un tracciato prevalentemente (per l'88 per cento) in galleria.

L'altro elemento qualificante è il collegamento diretto della piattaforma logistica di Orbassano con un modello passante che ne esalta le potenzialità funzionali. Poi la linea - sempre in galleria profonda - si connette a Settimo torinese, con la direttrice alta velocità-alta capacità Torino-Milano. Questa impostazione consentirà, ad opera ultimata, di instradare tutto il trasporto merci in galleria liberando la linea storica di superficie dal traffico pesante, consentendone una riqualificazione come metropolitana di valle a servizio dei residenti e del turismo.

Il lavoro dell'Osservatorio ha avvicinato molte amministrazioni locali alla scelta strategica nazionale ed europea della Torino-Lione, mentre un'altra parte - tra cui l'attuale vertice della nuova comunità montana - resta arroccata su aprioristiche posizioni pregiudiziali.

Nonostante le persistenti difficoltà ancora presenti, il progetto preliminare è stato ultimato nel rispetto del calendario europeo e si sono regolarmente aperte le procedure di VIA della conferenza di servizi.

Anche per la galleria geognostica della Maddalena, a Chiomonte, l'iter che deve consentire la cantierizzazione all'inizio del 2011 è a buon punto e rispetta anch'esso il calendario europeo. Su quest'opera si concentreranno gli sforzi dei movimenti antagonisti, ma ormai è evidente che la stragrande maggioranza delle forze politiche presenti in Parlamento - e questo dibattito lo conferma - è favorevole all'opera, senza tentennamenti.

Da ultimo va ricordato che proprio nei giorni scorsi, in seno all'osservatorio, è maturato un ulteriore importante accordo con LTF e RFI sui cantieri e sulla movimentazione dei materiali di scavo, con la decisione di utilizzare presso ché esclusivamente la ferrovia e per l'ultimo miglio i nastri trasportatori chiusi. Si è data, in tal modo, una fondamentale risposta positiva ad alcune delle maggiori preoccupazioni dei sindaci che collaborano alla ricerca delle migliori soluzioni possibili. La pesantissima crisi economica cui il nostro Paese, come dicono gli organismi internazionali, ha risposto bene, ha cambiato l'assetto geoeconomico del mondo, e rende ancora più determinanti economicamente i flussi delle merci in arrivo dalla nuova fabbrica del mondo, l'est asiatico. Oggi, il 70 per cento di quei flussi, a causa degli insufficienti collegamenti e dei ritardi nel dragaggio dei

nostri porti, arriva nei porti dei Paesi del nord Europa che hanno fatto per tempo le scelte infrastrutturali e logistiche strategiche.

Negli ultimi anni, anche per questo motivo, la nostra economia è cresciuta meno. Imperativo del Paese e obiettivo di questo Governo è uscire dalla crisi, avendo operato scelte che ci consentiranno di crescere di più di quanto siamo cresciuti negli ultimi quindici anni. Raddoppiare il flusso delle merci in arrivo ai nostri porti e raddoppiare il nostro ruolo logistico in Europa è un obiettivo alla nostra portata, un obiettivo che ci consentirà di crescere da 7 a 10 miliardi di euro in più l'anno, con la creazione di oltre centomila nuovi posti di lavoro. È questo un obiettivo cui si vuole giungere con l'allegato infrastrutture, recentemente presentato, e con l'elaborazione del nuovo piano nazionale della logistica.

Per raggiungere questi obiettivi, è necessario recuperare il tempo perduto e portare avanti la realizzazione dei corridoi europei secondo il progetto presentato dal Presidente Berlusconi nel 2003, progetto Pag. 49 che valorizza maggiormente il nostro Paese nella futura economia europea e del Mediterraneo.

L'incrocio a Novara tra Corridoio 5 e la Genova-Rotterdam, e a Verona tra Corridoio 5 e Corridoio Berlino-Palermo, darà luogo alla nascita della più grande area di logistica del sud Europa, con la creazione di almeno centomila nuovi posti di lavoro.

Per raggiungere questi obiettivi è strategico realizzare la TAV Torino-Lione. Il Governo sta lavorando nelle sedi internazionali - è in corso l'incontro fra il Ministro Matteoli e il Ministro francese, a Parigi, per ottenere le migliori condizioni per il nostro Paese.

La lezione di Camillo Benso conte di Cavour è oggi ancora più importante, poiché la delocalizzazione manifatturiera e la ristrutturazione di settori importanti come il tessile e il metalmeccanico fanno sì che il loro apporto alla nostra economia sia inferiore rispetto al passato. Il solo Piemonte, che nel 1980 valeva il 10 per cento della nostra economia nazionale, oggi vale l'8 per cento.

Le ipotesi alternative alla Torino-Lione taglierebbero fuori dallo sviluppo il Piemonte, regione culla della industrializzazione e terra di centri di ricerca di livello mondiale, e indebolirebbero, impoverendolo, il ruolo del Corridoio 5. Un forte dissenso sulle ipotesi alternative alla Torino-Lione è stato espresso sia dalla Francia che dall'Ungheria e dalla Slovenia, e la più danneggiata dall'ipotesi alternativa alla Torino-Lione sarebbe proprio la val di Susa.

Abbiamo bisogno di nuovi motori che spingano la nostra economia al livello medio europeo, questi nuovi motori di sviluppo possono essere l'energia, le infrastrutture di trasporto, la logistica e il turismo. Dobbiamo lavorare a questi obiettivi con forza e determinazione. Ce lo chiedono i giovani in cerca di lavoro ed i tanti ai margini del processo produttivo.

La TAV è un'opera strategica nell'interesse generale del Paese. La politica migliore è quella che sa compiere le scelte importanti assumendosene la responsabilità di fronte al Paese. Il Governo questa scelta la vuol fare per dare al Paese e al mio Piemonte un futuro importante e ricco di opportunità. Ringrazio tutti coloro che sono intervenuti.

PRESIDENTE. Il Governo si riserva di esprimere il parere sulle mozioni in altra seduta.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.