

INTERVENTO AULA CAMERA DEL 18 OTTOBRE – MOZIONI TORINO-LIONE

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e in 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 CO2 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 Italferr. 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 sbucca nella piana di Susa, utilizzando l'area già compromessa dell'autoporto, riqualificata per ubicare i fondamentali servizi di controllo, manutenzione e sicurezza. 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 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.

**RESOCONTO AULA CAMERA DEL 20 OTTOBRE MOZIONI TAV:
TORINO- LIONE**

(Parere del Governo)

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo ad esprimere parere sulle mozioni presentate.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario*

di Stato per le infrastrutture e i trasporti. Signor Presidente, onorevoli deputati, dopo l'importante discussione delle mozioni presentate, tutte a favore del ruolo strategico della TAV Torino-Lione, collegata agli altri corridoi europei: la Genova-Rotterdam e la Palermo-Brennero-Berlino, e considerata la loro importanza per il futuro economico di tutto il Paese a partire dalla Valle di Susa, tenuto conto che nell'incontro tra il Ministro Matteoli e il Ministro dei trasporti francese di lunedì scorso, è stata riconfermata la priorità dell'opera e si è affidata ad un tavolo tecnico-negoziiale la definizione del nuovo accordo sulla ripartizione dei costi che, entro la fine dell'anno, sarà sottoposto a ratifica parlamentare, sottolineando la notevole importanza del voto parlamentare sulla grande valenza di quest'opera, si ritiene che gli impegni richiesti dal Governo possano essere accolti, con due piccole modifiche apportate alla mozione degli onorevoli Esposito ed altri n. 1-

00437 e Ghiglia ed altri n. 1-00442, mentre per le altre due mozioni il testo va bene così.

Leggo le modifiche proposte e già comunicate. Riguardo alla mozione Esposito ed altri n. 1-00437, al penultimo capoverso del dispositivo, dopo le parole: « regione Piemonte», eliminato il punto e virgola, inserire le parole: « parallelamente all'avanzamento dell'opera principale; ». Invece, per quanto riguarda la mozione Ghiglia ed altri n. 1-00442, al primo capoverso del dispositivo, le parole: « a prevedere, » sono sostituite dalle seguenti: « a

confermare, ». Accolte queste due riformulazioni, il Governo esprime parere favorevole su tutte e quattro le mozioni presentate, considerata l'importanza per il futuro del Paese di quest'opera strategica, la TAV Torino-Lione.

PRESIDENTE. Sottosegretario Giachino, lei ha espresso il parere del Governo su quattro delle mozioni presentate; vi è una quinta mozione, Allasia ed altri n. 1-00457. Il parere è favorevole anche su questa mozione ?

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.* Sì, signor Presidente.

Al termine delle dichiarazioni di voto avendo il gruppo FLI l'intenzione di votare solo le mozioni della maggioranza ...

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARTOLOMEO GIACHINO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.*

Signor Presidente, svolgo una precisazione per l'onorevole Siliquini e per il gruppo Futuro e Libertà per l'Italia. Forse lei non era in Aula quando ho espresso il parere sulle mozioni presentate: ho chiesto alcune modifiche sia al gruppo del Partito Democratico sia e quello del Popolo della Libertà che rispondono alle motivazioni per le quali lei ha affermato che avrebbe votato voto su tutte le mozioni per la rilevanza di tale iniziativa, le dico che delle sue osservazioni si è già tenuto conto nel parere del Governo.

MARIA GRAZIA SILIQUINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIA GRAZIA SILIQUINI. Signor

Presidente, ringrazio il sottosegretario per la precisazione. Pertanto, noi del gruppo Futuro e Libertà voteremo a favore di tutte le mozioni.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.