

III COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari esteri e comunitari)

S O M M A R I O

COMITATO PERMANENTE SUGLI ITALIANI NEL MONDO E PROMOZIONE DEL SISTEMA PAESE

AUDIZIONI:

Audizione del viceministro degli affari esteri, Bruno Archi (*Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e rinvio*) 129

SEDE REFERENTE:

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012. C. 1309 Governo (*Esame e rinvio*) 130

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 139

COMITATO PERMANENTE SUGLI ITALIANI NEL MONDO E PROMOZIONE DEL SISTEMA PAESE

AUDIZIONI

Mercoledì 31 luglio 2013. — Presidenza del presidente Fabio PORTA. — Interviene il viceministro degli affari esteri, Bruno Archi.

La seduta comincia alle 8.05.

Audizione del viceministro degli affari esteri, Bruno Archi.

(Svolgimento, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, e rinvio).

Fabio PORTA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione diretta sulla web-tv della Camera dei deputati. Introduce quindi l'audizione.

Bruno ARCHI, *viceministro degli affari esteri*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono per formulare quesiti ed osservazioni Laura GARAVINI (PD), Alessio TACCONI (M5S) e Elena CENTEMERO (Pdl).

Fabio PORTA, *presidente*, rinvia il seguito dell'audizione ad altra seduta, in quanto sta per riunirsi la Commissione in sede plenaria, scusandosi con i colleghi che non sono potuti ancora intervenire e prendendo atto della disponibilità del viceministro a ritornare appena possibile presso il Comitato.

La seduta termina alle 9.05.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 31 luglio 2013. — Presidenza del presidente Fabrizio CICCHITTO. — Intervengono il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, e il viceministro degli affari esteri, Bruno Archi.

La seduta comincia alle 9.10.

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per la realizzazione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con Allegati, fatto a Roma il 30 gennaio 2012.

C. 1309 Governo.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore*, osserva che l'accordo all'ordine del giorno, sottoscritto con la Francia il 30 gennaio 2012, è finalizzato a regolare le condizioni di realizzazione del progetto di collegamento ferroviario misto di merci e viaggiatori tra Torino e Lione, nonché le condizioni di esercizio di tale opera una volta realizzata.

Fa notare che l'Accordo risponde alla necessità di definire il quadro generale per la realizzazione e la successiva gestione della sezione transfrontaliera della parte comune italo-francese della nuova linea Torino-Lione.

Rileva che lo strumento bilaterale si configura, pertanto, come protocollo addizionale all'Accordo italo-francese del 29 gennaio 2001 – ratificato ai sensi della legge 27 settembre 2002, n. 228 – che ha disciplinato la prima fase relativa agli studi, alle ricognizioni ed ai lavori preliminari della parte comune dell'opera, facendo seguito a quanto già convenuto cinque anni prima con l'Accordo del 15 gennaio 1996, che aveva istituito la Com-

missione intergovernativa (CIG) per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Segnala che un ulteriore protocollo addizionale, così come previsto dall'articolo 3 del disegno di legge di ratifica in esame, disciplinerà l'avvio dei lavori connessi alla realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune. Sottolinea che soltanto dalla ratifica di quest'ultimo Protocollo discenderanno gli obblighi giuridicamente vincolanti alla realizzazione dell'opera, ed in coerenza con la quantificazione degli oneri finanziari a carico dell'Italia, la stessa legge di autorizzazione alla ratifica individuerà la relativa copertura finanziaria. Osserva che, pertanto, dal presente disegno di legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Rammenta in ogni caso che, a legislazione vigente, sussistono risorse già destinate al finanziamento di studi, progetti, attività e lavori preliminari, nonché lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, che ammontano a complessivi 2.815 milioni di euro per il periodo 2013-2029.

Rileva che la III Commissione avvia quindi oggi l'esame di un accordo che costituisce un tassello di una serie di atti internazionali che definiscono progressivamente i rispettivi impegni bilaterali.

Ritiene d'obbligo precisare, in via preliminare, che la Commissione non è evidentemente chiamata ad esprimersi nel merito della scelta di una soluzione che è stata ormai da molto tempo assunta, vagliata ed affinata, anche per tenere conto degli elementi emersi nell'acceso dibattito che ha avuto modo di svolgersi a livello sia locale che nazionale. E non potrebbe essere diversamente, se si considerano le competenze della Commissione affari esteri, limitate inevitabilmente agli aspetti di metodo che attengono alle relazioni internazionali ed in particolare ai rapporti tra Italia e Francia anche con riferimento all'Unione europea.

A questo proposito ricorda che non più tardi dello scorso 5 giugno, l'Assemblea della Camera dei deputati, nel respingere

una mozione di opposizione, ha approvato invece a larghissima maggioranza l'impegno al Governo a dare piena attuazione proprio all'Accordo del 30 gennaio 2012 di cui oggi inizia l'iter di ratifica.

Ricorda altresì che analogo impegno era del resto già stato adottato nella scorsa legislatura, nella seduta del 29 marzo 2012, con l'approvazione, con un solo voto contrario, di una mozione che reiterava peraltro il senso di precedenti atti di indirizzo votati il 20 ottobre 2010 a conferma della valenza strategica della Torino-Lione, come asse decisivo per i collegamenti europei.

Osserva che la linea ferroviaria Torino-Lione è, infatti, un collegamento indispensabile per creare un asse trasportistico efficiente da est a ovest del continente europeo e rilanciare la modalità di trasporto ferroviaria rispetto a quella stradale, soprattutto per le merci, che risulta di assoluta utilità per un Paese come il nostro che soffre di un cronico squilibrio intermodale.

Fa notare che il Corridoio Mediterraneo, di cui la Torino-Lione è parte essenziale, rappresenta per l'Italia una delle principali reti a supporto del tessuto industriale per la maggiore accessibilità sulla direttrice est-ovest e per la connessione con tutti gli altri corridoi trans europei passanti per l'Italia.

Osserva che la nuova linea intercetterebbe un interscambio economico che è secondo solo a quello con l'area tedesca ed è in crescita nonostante la crisi. Secondo l'attuale configurazione, invece, i costi di trasporto in Italia sono maggiorati di quasi il 10 per cento, con una perdita annua che è stata stimata pari a due miliardi di euro.

Ricorda che l'Unione europea, già nel luglio 1996, ha previsto la creazione di una rete ferroviaria trans-europea, estesa poi nel 2004 ai nuovi Paesi aderenti, in cui la linea Torino-Lione, passando per due delle maggiori aree sviluppate del continente (il sud-est della Francia e la pianura padana, che da sola genera oltre il 70 per cento delle esportazioni italiane), si è sin dall'inizio configurata come progetto prioritario. Se ne è avuta conferma da ultimo

con l'inclusione, avvenuta nell'ottobre 2011, del corridoio Mediterraneo nel core network costituito da dieci corridoi prioritari, scelti per il valore aggiunto che possono portare all'Europa e per la possibilità di essere realizzati entro il 2030, da inserire nel Piano di investimenti europeo Connecting Europe Facility (CEF) 2014-2020, attualmente all'esame del Parlamento europeo.

Rileva che per questo la Torino-Lione ha potuto contare, già in fase di studio, su importanti quote di cofinanziamento europeo. Fa notare che sulla base della bozza di regolamento finanziario delle reti TEN-T per il periodo 2014-2020 è auspicato un finanziamento europeo per la realizzazione della sezione transfrontaliera, in misura pari al 40 per cento del costo dei lavori. A questo riguardo è necessaria la conclusione del processo di codecisione sul regolamento tra la Commissione, il Consiglio e il Parlamento europeo.

Osserva che l'Accordo si compone di un preambolo e di 28 articoli, suddivisi in 7 titoli, più un allegato. Rileva che il titolo I contiene le disposizioni generali e l'oggetto dell'accordo. Il titolo II enuclea le disposizioni relative alla governance del progetto che è affidata ad un soggetto binazionale denominato Promotore pubblico (la cui sede legale è in Francia) che, in qualità di ente aggiudicatore, è l'unico responsabile della conclusione e del monitoraggio dell'esecuzione dei contratti richiesti dalla progettazione, dalla realizzazione e dall'esercizio della sezione transfrontaliera. Osserva che il titolo III precisa alcune disposizioni in merito al finanziamento degli studi, dei sondaggi e dei lavori preliminari della parte comune della sezione internazionale. Segnala che il titolo IV precisa e definisce le disposizioni relative alle modalità di realizzazione del progetto. Rileva poi che il titolo V definisce le disposizioni applicabili alla messa in servizio dell'opera e al suo esercizio e che il titolo VI definisce le misure di accompagnamento del progetto. Segnala che il titolo VII definisce le disposizioni finali relative alle modalità di revisione dell'Ac-

cordo; alle modalità di risoluzione delle controversie tra gli Stati o tra uno Stato e il Promotore pubblico; alla notifica del completamento delle procedure per l'entrata in vigore dell'Accordo.

Ritiene opportuno, con specifico riferimento al Titolo II, che il Governo fornisca chiarimenti circa la ripartizione tra Italia e Francia degli incarichi in seno al Promotore pubblico, per cui all'Italia spetta la nomina del Direttore generale e del Direttore amministrativo e finanziario, mentre alla controparte spetta la nomina del Presidente del Consiglio di amministrazione, del Presidente della Commissione dei contratti, del Presidente del Servizio permanente di controllo oltre che di un Direttore giuridico che assiste il Direttore generale (articolo 6.3).

Analogamente, ritiene sarebbe opportuno chiarire la ratio della scelta del diritto pubblico francese per l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti conclusi dal Promotore pubblico ai sensi dell'articolo 10.1, così come la chiave di ripartizione scelta per i costi di prima fase ai sensi dell'articolo 18 che imputa il 57,9 per cento alla parte italiana ed il 42,1 per cento alla parte francese.

Evidenzia che l'Analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR), allegata alla relazione illustrativa del disegno di legge, riepiloga comunque gli innegabili benefici del progetto, che si aggiungono al dimezzamento dei tempi di percorrenza, in termini di: spostamento di circa 700 mila camion l'anno dalla strada alla ferrovia (corrispondente a circa 40 milioni di tonnellate); aumento della quota di trasporto di passeggeri internazionali dal 7 all'11% generando circa 600 mila passeggeri aggiuntivi; riduzione annuale di emissioni di CO₂ equivalenti a quelle di una città di 300 mila abitanti (3 milioni di tonnellate); creazione di circa 5800 posti di lavoro per il cantiere e di 400 permanenti; bilancio delle esternalità positivo di circa 12 e 14 miliardi di euro.

Ricorda come, per la realizzazione di quest'infrastruttura di capitale importanza per il nostro Paese e per l'Europa nel suo

complesso, la Conferenza dei Servizi sia rimasta aperta ed operativa per oltre quattro anni.

Desidera, al riguardo, sottolineare che il progetto approvato si differenzia sostanzialmente rispetto al progetto originario, sia relativamente al tracciato (si è passati dalla sponda sinistra della Dora a quella destra con un percorso che si sviluppa quasi totalmente in sotterraneo), che alle modalità realizzative. E osserva che questo è il frutto del dialogo costruttivo instauratosi con le popolazioni locali e con le loro espressioni istituzionali ed associative, che hanno fatto pervenire legittimamente le loro obiezioni, osservazioni ed esigenze.

Rileva che, in tale ottica, le opere di riqualificazione del territorio (ristrutturazioni di scuole, nuove stazioni, consolidamento di argini, miglioramento della rete elettrica, sistemazione della rete stradale, ricomprese in una prima tranche per un valore di circa 42 milioni di euro) non costituiscono una « compensazione », ma un arricchimento del tessuto sociale ed economico interessato dal progetto.

Auspica conclusivamente un celere iter di ratifica del presente accordo, sia da parte italiana che da parte francese, in modo che il prossimo vertice intergovernativo in autunno possa farne stato al fine di procedere agli adempimenti delle ulteriori fasi.

Il ministro Maurizio LUPU, nel salutare i componenti della Commissione, ringrazia dell'invito rivoltogli ad intervenire alla seduta ed esprime vivo apprezzamento per la relazione svolta che ha identificato i passaggi essenziali. Nel rammentare quindi i dibattiti svolti sul tema in questa e nella precedente legislatura, osserva che il provvedimento in esame non attiene all'approvazione del progetto, ma alla sua realizzazione nel contesto europeo. Al riguardo, sottolinea con soddisfazione il fatto che il corridoio in questione sia stato considerato fondamentale per i collegamenti infrastrutturali dell'Europa e sia stato quindi inserito nei dieci *core networks*, che l'UE ha selezionato rispetto ai trenta iniziali, venti dei quali restano

quindi previsti soltanto quali *comprehensive networks*.

Ferma restando in ogni caso la sua disponibilità a entrare nel merito del progetto TAV, ritiene opportuno soffermarsi in particolare sugli aspetti relativi alle relazioni bilaterali in vista del vertice intergovernativo italo-francese, che avrà luogo il prossimo 20 novembre, auspicando che per quella data le procedure di ratifica si siano concluse in entrambi i Paesi. Riferendo in merito agli incontri preparatori già svolti con la controparte francese, considera decisivo tale risultato, al fine di poter attingere alle risorse comunitarie dopo che l'Italia ha adempiuto agli impegni richiesti dall'UE che aveva minacciato il ritiro dei fondi.

Evidenzia come la Torino-Lione corrisponda al triplice obiettivo di accrescere i collegamenti sul piano europeo, incrementare la competitività sul piano nazionale e riqualificare il territorio sul piano locale. A tale proposito, rivendica l'azione del Governo che ha accelerato la realizzazione delle opere cosiddette compensative – termine che peraltro appare alquanto semplicistico, dal momento che si tratta di autentici arricchimenti territoriali – destinando l'importo di 40 milioni di euro al di fuori del Patto di stabilità. In tal modo, a suo avviso, si è innestato un moltiplicatore di ricadute positive sulla comunità locale grazie al positivo dialogo instauratosi.

Procede poi a fornire i chiarimenti richiesti dalla relatrice, precisando che la distribuzione degli incarichi relativi al Promotore pubblico tra Italia e Francia è il frutto di una trattativa che ha condotto ad un accordo accettabile e bilanciato sulla base di una divisione nell'assegnazione dei ruoli e nell'ubicazione delle sedi. Fa presente che la scelta del diritto pubblico francese deriva dalla collocazione oltralpe della sede legale del Promotore pubblico, mentre la percentuale della contribuzione italiana è stata diminuita rispetto alle intese intercorse in occasione del *Memorandum* sottoscritto nel 2005.

Conclusivamente, ribadisce la più ampia disponibilità ad interloquire con i componenti della Commissione.

Il viceministro Bruno ARCHI, nell'associarsi alle considerazioni svolte dalla relatrice e dal ministro Lupi, presenta il punto di vista del Ministero degli affari esteri circa l'assoluta priorità, confermata da tutti i governi che si sono succeduti nelle ultime legislature, del progetto TAV. Nel ricordare che il presente accordo è stato negoziato per tre anni conducendo al risparmio finanziario ricordato anche nel precedente intervento, fa comunque presente che, come accennato nella relazione, per l'avvio dei lavori sarà necessaria la stipula di un altro protocollo addizionale che quantificherà gli oneri rispettivi, alla luce della definizione dell'ammontare del contributo dell'UE. Al fine di ribadire la costante convergenza intergovernativa tra Italia e Francia, richiama conclusivamente la dichiarazione comune dei ministri dei trasporti adottata a Lione lo scorso 3 dicembre, rendendo noto che analogo disegno di legge di ratifica è stato presentato all'Assemblea nazionale.

Claudio FAVA (SEL) ritiene che la Commissione non possa prescindere dal merito del progetto TAV, come del resto evidenziato dagli inevitabili riferimenti svolti sia dalla relatrice che dal ministro Lupi. Pur riconoscendo che l'argomento è stato già trattato nelle precedenti legislature, considera ineludibile il fatto che oggi ci si trovi comunque ad assumere una responsabilità specifica. Contesta quindi l'osservazione relativa ai benefici occupazionali che deriverebbero dalla realizzazione della Torino-Lione, in particolare se comparati all'entità degli investimenti.

Nell'invitare a valutare la persistente incertezza del contributo da parte dell'Unione europea, rileva come non vi sia alcuna domanda crescente nel traffico merci e come si siano al riguardo sbagliate tutte le previsioni. Manifesta poi seri dubbi sul presunto sostegno da parte delle comunità locali, dal momento che ventiquattro comuni della Val di Susa hanno fatto ricorso al TAR. Ribadendo come la mancanza del consenso locale costituisca un *vulnus* iniziale del progetto in questione,

che pure viene da lontano, preannuncia il voto contrario del suo gruppo sulla ratifica in esame.

Laura CASTELLI (M5S) evidenzia innanzitutto come l'accordo di cui oggi si avvia l'esame in Commissione contraddica in modo patente il precedente strumento bilaterale da cui deriva, vale a dire l'Accordo italo-francese del gennaio 2001, configurando in particolare una violazione dell'articolo 1 con riferimento ai requisiti ivi previsti della realizzazione dei raccordi interni e della saturazione delle linee esistenti. Al riguardo, porta a conoscenza dei commissari la decisione dello scorso 27 giugno presa dalla Commissione *Mobilité 21*, che ha escluso dall'elenco delle priorità francesi i raccordi relativi alla Torino-Lione, nonché la saturazione. Quanto al disegno di legge di ratifica, osserva che esso non ha fatto alcun passo avanti presso il Parlamento francese.

Osservando che il disegno di legge in esame è stato presentato alla Camera lo scorso 3 luglio, vale a dire in una data simbolica per battaglia No-TAV, invita la Commissione a svolgere un supplemento d'indagine, sentendo anche le istituzioni francesi, anche al fine di verificare se non ci siano violazioni rispetto all'Accordo del 2001.

Quanto al merito del progetto, nell'associarsi alle considerazioni svolte dal collega Fava, lamenta il fatto che la relazione si sia soffermata nel dettaglio della ripartizione degli incarichi in seno al Promotore pubblico, come se fosse una questione di poltrone, suggerendo piuttosto di valutare più attentamente, rispetto alla relazione tecnica, la questione della ripartizione degli oneri, dal momento che la Francia avrebbe dovuto spendere meno soltanto in quanto avrebbe dovuto realizzare quei raccordi a cui sembra invece avere rinunciato. Al riguardo, chiede chiarimenti al ministro competente domandandosi anche come sia possibile che l'Italia resti proprietaria del solo 21 per cento della struttura, mentre ne verrebbe a pagare il 57 per cento.

Edmondo CIRIELLI (Fdl) ringrazia per la sua presenza il ministro Lupi, il cui intervento suggerisce ad entrare nel merito di un progetto verso il quale si dichiara pienamente favorevole dal momento che la sua parte politica sostiene tutte le infrastrutture di rilevanza nazionale. Prende atto dei positivi sviluppi in ordine al nuovo percorso che hanno tenuto conto delle esigenze dello sviluppo sostenibile, restando evidentemente inteso che si debba garantire la massima sicurezza ambientale, anche per quanto concerne le falde acquifere. Pur comprendendo le ragioni che possono avere ispirato le proteste, coglie l'occasione per richiamare l'attenzione sulla drammatica condizione della provincia di Salerno, che è tagliata fuori da tutti i principali assi di trasporto e che sarebbe stata ben felice di ospitare una analoga struttura, ad esempio per migliorare il collegamento ferroviario per Potenza e Taranto.

Guglielmo PICCHI (Pdl), nel ringraziare la relatrice e i rappresentanti del Governo, fa presente che del progetto TAV si parla da tanto tempo e che tutti gli approfondimenti sono stati fatti confermandone la natura prioritaria per l'inserimento dell'Italia in Europa con particolare riferimento allo sviluppo economico. Nel richiamare l'esperienza della Cina in quanto a velocità della realizzazione di analoghe strutture, ribadisce la necessità di ammodernare finalmente la grande opera ferroviaria a suo tempo costruita per connettere Italia e Francia. A suo avviso, non si può invocare l'attuale crisi economica ed il conseguente calo nel traffico delle merci per precludersi ogni possibilità di sviluppo futuro, non solo per il Piemonte ma per tutta l'Italia. Ritiene quindi che la ratifica in esame giunga al momento opportuno, anche in vista del vertice intergovernativo del prossimo 20 novembre. Nell'auspicare un celere avvio dei lavori per un'opera così decisiva per il nostro Paese, si dice fiducioso circa le misure cautelative assunte anche alla luce delle esperienze fatte in altre linee ad alta velocità, come in Toscana. Valutando che

eventuali decisioni francesi divergenti in materia di raccordi interni non avrebbero alcuna conseguenza per quanto riguarda l'Italia, conferma il convinto sostegno del suo gruppo all'iniziativa.

Silvia FREGOLENT (PD) richiama l'attenzione della Commissione sull'allegato 3 all'Accordo in esame che riguarda la promozione del trasferimento modali per i passaggi italo-francesi, sottolineandone la portata al fine di preservare l'ambiente della regione alpina, che è oggi funestata dai TIR ed in cui senza che vi siano polemiche si procede al raddoppio autostradale. Invita altresì a considerare positivamente la prospettiva del riutilizzo della linea storica, in accoglimento delle istanze delle comunità locali, e considera comunque significativo il fatto che si è registrato un aumento del 3% nel traffico italo-francese, che prende tuttavia la via di Ventimiglia oppure della Svizzera. Al riguardo, osserva che non sarà sufficiente realizzare la nuova infrastruttura ma per conseguire il necessario riequilibrio modale occorrerà promuovere anche le più opportune politiche, a cominciare da quella tariffaria di cui alle direttive europea Eurovignette. Lamenta al riguardo come si continui invece ancora a concedere contributi al trasporto su gomma quando gran parte del territorio nazionale soffoca a causa del trasporto pesante, come dimostra drammaticamente il caso del comune di Maddalena. Auspica quindi una considerazione della questione ambientale sotto tutti i punti di vista.

Passa quindi a riferirsi all'allegato 2 relativo ai principi del monitoraggio giuridico, economico e finanziario per ricordare poi come la Francia sia il secondo partner economico dell'Italia dopo la Germania. Pur prendendo atto del ricorso al TAR di ventiquattro comuni della zona, conclude rilevando come la maggioranza della realtà interessata sia comunque favorevole al progetto.

Mario MARAZZITI (SCpI) ringrazia il Governo per la presenza con cui condivide con il Parlamento l'avvio dell'esame di un

atto così rilevante. Ringrazia altresì la relatrice per aver aiutato la Commissione con il suo attento lavoro, dichiarando di aver ascoltato con interesse anche gli interventi critici dei colleghi Fava e Castelli. Pur ricordando i limiti di competenza della Commissione in ordine alla ratifica dell'Accordo in oggetto, ritiene ineludibile una riflessione generale sul modello di sviluppo del Paese che deve andare nella direzione dell'intermodalità superando la semplicistica contrapposizione tra velocità e lentezza. Occorre a suo avviso opporsi alla tendenza, diffusasi anche in altre parti d'Europa, del ritorno al trasporto su gomma, puntando su una pluralità di approcci, ivi incluso quello del trasporto via acqua. Considera quindi che il progetto TAV non si ponga in contrasto con le legittime esigenze delle comunità locali, ma debba piuttosto rientrare in un modello di sviluppo integrato. Invita ad andare oltre ogni motivazione meramente ideologica, come ha fatto ad esempio la relatrice di cui ha apprezzato la moderazione nel valutare i vantaggi occupazionali permanenti.

Ribadisce però la necessità di abbattere radicalmente il trasporto su gomma che è passato dal 1967 al 2010 da 19 milioni di tonnellate a 138. Fa presente che l'impatto sul lavoro va in ogni caso inteso in termini più generali dal momento che della realizzazione del corridoio mediterraneo beneficerebbe non solo l'area tra Torino e Lione, venendo ad essere interessata tutta una regione in cui si disloca il 33 per cento delle merci europee, con particolare riferimento al comparto agro-alimentare.

Raccomandando tuttavia l'esigenza di uno sviluppo ecocompatibile, auspica il monitoraggio dei passaggi successivi, considerando già molto positivo il previsto abbattimento dell'anidride carbonica. Ritiene quindi che vi siano motivi più che sufficienti per licenziare il disegno di legge di ratifica, mantenendo gli impegni con la Francia che, a sua volta, non ha affatto bloccato l'iter di sua competenza, se non per alcuni aspetti collaterali.

Alessandro DI BATTISTA (M5S) osserva con stupore come, dopo l'invito della relatrice a privilegiare le questioni di competenza della Commissione, soltanto la deputata che è intervenuta a nome del suo gruppo vi si sia attenuta, mentre tutti gli altri si sono concentrati sul merito del progetto TAV. Al riguardo, ritiene opportuno richiamare la concezione complessiva del Movimento 5 Stelle di una società senza intermediari, sul modello del « chilometro zero ». Considerando veramente ingenuo pensare che la Torino-Lione possa sostituirsi al traffico su gomma alla luce della potenza delle *lobby* petrolifere, invita la collega Fregolent a modificare le sue valutazioni in materia ambientale. Replica al collega Cirielli che nella provincia di Salerno si trova purtroppo una delle autostrade nelle peggiori condizioni del mondo ed al collega Marazziti che nulla si sta facendo per il collegamento dei pendolari nella città di Roma e nella regione Lazio. Al riguardo, tiene a precisare che il suo gruppo non è affatto contrario all'ammodernamento delle ferrovie in generale, ma si oppone in particolare al progetto TAV che ritiene inutile ed invasivo. Si rivolge infine al ministro Lupi chiedendo quali siano le fonti circa l'incremento della domanda nel traffico delle merci a cui fa riferimento la relazione tecnica che accompagna il provvedimento in esame. A suo avviso, gli autori di tale stima meriterebbero di essere auditi dalla Commissione.

Manlio DI STEFANO (M5S), nel concordare con la proposta di audizione formulata dal collega Di Battista, che potrebbe essere svolta congiuntamente alla Commissione Trasporti, invita a correggere il messaggio sbagliato che viene rivolto ai cittadini sul progetto TAV che è incentrato sulle merci e non sui passeggeri, facendo una buona volta onesta politica e non cattiva informazione. Ricordando le sue origini siciliane e quanto sia ancora oggi lungo e laborioso raggiungere ad esempio Palermo da Catania, ritiene che i fondi destinati alla Torino-Lione potrebbero essere molto più utilmente impiegati in altri

contesti geografici, tanto da far sospettare che si agisca in malafede ovvero sulla base dell'incompetenza. Dichiara poi il suo più vivo stupore per il riferimento alla Cina fatto dal deputato Picchi, considerando il fatto che quel Paese non si cura per niente della protezione ambientale e non ha neanche ratificato il Protocollo di Kyoto.

Nel contestare severamente il danno ambientale che si va a perpetrare scavando una montagna alpina in un contesto ambientale da preservare, ribadisce il fatto che la linea ferroviaria italo-francese esiste già, funziona e non è satura, per cui basterebbe soltanto adottare le politiche necessarie ad aumentarne l'efficienza, senza pretendere di presentare come unica soluzione possibile quella del progetto TAV in dispregio di ogni onestà intellettuale.

Carlo SIBILIA (M5S), riprendendo quanto anticipato dal collega Di Stefano circa l'esclusiva finalità del progetto TAV al trasporto delle merci, fa presente che esso è stato concepito in un momento di crescita della domanda che oggi non sussiste più da tempo, come del resto riconosciuto anche dalla Corte dei conti francese. Segnala che già nel 1993 le previsioni erano state considerate sovrastimate, mentre oggi si deve tenere conto anche della sopraggiunta crisi economica. Menziona quindi i dati della SITAF che evidenziano una costante diminuzione del traffico pesante attraverso il Frejus, mentre sono ancora utilizzabili sia Ventimiglia che le linee svizzere. Si riferisce anche ad altri studi elaborati da un gruppo di docenti dell'Università cattolica che auspicano la devoluzione in altre direzioni degli investimenti destinati alla Torino-Lione e della S.r.l. « Polinomia » che comprova l'inutilità dell'opera.

Replicando alla deputata Fregolent sostiene che il progetto TAV risulta particolarmente dannoso per l'ambiente e per la salute, come dimostrano le ricerche dell'Università di Siena effettuate per conto di RFI circa l'oltre un milione di metri cubi di amianto che sarebbe estratto e che sarebbe difficile da stoccare finendo a

rischio-dispersione. Ricorda altresì i giacimenti di uranio ivi presenti, noti già dal 1965 per la significativa radioattività. Quanto all'allegato calo delle emissioni di CO₂, osserva che le politiche governative si muovono di norma in tutt'altra direzione, magari seguendo il cattivo esempio della Cina.

Riprendendo le considerazioni della collega Castelli circa la revisione della tabella di marcia effettuata dalla Commissione *Mobilité 21*, invita a prendere esempio dalla Francia che, pur essendo anch'essa in crisi, ha un governo che pianifica e non agisce sull'impulso dell'urgenza e preferisce quindi concentrarsi su obiettivi di maggiore interesse nazionale, come ad esempio in Normandia e sulla Bordeaux-Tolosa.

A titolo comparativo, lamenta i forti disagi nei collegamenti riguardanti la città di Avellino, dopo che il deputato Cirielli ha fatto riferimento alla provincia di Salerno, facendo presente come sia stata dismessa la linea ferroviaria e si sia tornati al trasporto su gomma. Manifesta poi seri dubbi sui tempi di realizzazione del progetto TAV, che sarebbero incerti tra il 2030 e il 2050 e che comunque nella migliore delle ipotesi si aggirerebbero sui quindici anni. Dichiara poi la profonda impressione ricevuta recandosi in Val di Susa rispetto allo schieramento delle forze di polizia anti-terrorismo, in una situazione da giudicarsi al limite della tutela dei diritti umani, mentre comunque sventolava lo striscione della CMC. Si dice quindi estremamente scettico sui margini di efficienza di lavori che in sei mesi hanno proceduto soltanto di ventidue metri.

Ribadendo l'inutilità dell'opera in questione, invita il ministro Lupi a valutare piuttosto le proposte che al suo predecessore Passera avrebbe rivolto la più lungimirante Svizzera mettendo anche a disposizione significative risorse finanziarie.

Gianni FARINA (PD) considera il progetto TAV decisivo per le sorti di Italia e Francia in quanto vi sono coinvolte le due grandi aree macro-economiche delle re-

gioni Lombardia e Piemonte e Rodano-Alpi e Provenza. Ricordando quello che era stato il sogno del presidente della Commissione europea Delors, invita a considerare il comune interesse per lo sviluppo collettivo italo-francese. Il progetto TAV è a suo avviso un'opera fondamentale per lo sviluppo dell'economia, la promozione dei trasporti, la difesa ambientale ed i rapporti sociali. Raccomanda di prendere ad esempio la piccola Svizzera per la capacità che essa ha avuto di potenziare le reti ferroviarie realizzando in quindi anni ottantacinque chilometri di ferrovie per il traffico veloce. Non a caso, oggi gli svizzeri hanno un severo contenzioso con l'UE per il blocco dei TIR.

Ricorda peraltro di avere effettuato, nell'ambito delle attività della Sezione di amicizia Italia-Francia in seno all'Unione interparlamentare, una visita al cantiere TAV e di essersi recato a Parigi per incontri politici, registrando vive preoccupazioni circa l'eventualità di una rinuncia da parte dell'Italia. Condivide naturalmente l'esigenza di assicurare ogni garanzia circa il trattamento di materiali a rischio quali l'amianto e l'uranio, ma invita i colleghi ad affrontare la questione in termini di serietà e non di propaganda, ferma restando l'esigenza di tranquillizzare le comunità locali.

Conclude ritenendo che abbandonare il progetto TAV sarebbe per il Paese un atto masochistico.

Vincenzo AMENDOLA (PD) si associa alle considerazioni dei colleghi Fregolent e Farina.

Arturo SCOTTO (SEL) rinuncia ad intervenire per consentire lo svolgimento delle repliche prima dell'inizio dei lavori in Assemblea.

Il ministro Maurizio LUPI conferma la più ampia disponibilità del Governo al confronto ed al dibattito nelle sedi parlamentari su un'opera così importante che sta andando avanti. Considera altresì positivo il dialogo con le comunità locali che ha dato frutti significativi, come la

revisione del tracciato, anche se avrebbe forse potuto essere gestito meglio. Ricordando di essersi occupato della questione a fondo sin da quando rivestiva le funzioni di capogruppo in seno alla IX Commissione, ritiene che le grandi opere non debbano essere calate dall'alto ma diventare asset strategici dei territori interessati. Ribadendo il rilievo nazionale ed internazionale dell'opera in questione, si dice sicuro del positivo contributo che l'opposizione potrà fornire, purché si isolino i soggetti violenti e si parte dalla realtà e non da una deformazione della stessa. Ripropone in tale ottica la centralità del tema della plurimodalità, precisando come sia oggettivo il fatto che il progetto TAV riguardi non solo le merci ma anche i passeggeri.

A suo avviso, si tratta di decidere quale modello di sviluppo l'Italia debba adottare in Europa, e cioè se debba confermare la propria vocazione manifatturiera o trasformarsi in un fornitore di servizi. Sostiene a questo proposito la linea del Governo di cui fa parte, favorevole alla promozione manifatturiera, con particolare attenzione alle piccole e medie imprese, per cui diventa essenziale pensare alle reti infrastrutturali. Fa infatti presente come a tutt'oggi l'Italia sconti rispetto all'Europa un'incidenza media dei costi della logistica assai più elevata, pari al 22 per cento rispetto al 14 per cento. Segnala altresì come l'Italia abbia un rapporto inverso a quello della Svizzera, che oggi trasporta il 90 per cento delle merci su ferro ed il 10 per cento su gomma. Invita quindi a proseguire il confronto sul progetto TAV facendo attenzione agli equilibri complessivi e tenendo conto non solo delle reti ma anche dei nodi. Crede sinceramente nell'utilità delle obiezioni che possono contribuire a rimettere in discussione le ipotesi di lavoro, ma tiene a precisare che il Parlamento francese continua ad avere all'ordine del giorno il disegno di legge di ratifica dell'Accordo in oggetto e che il rapporto della Commissione menzionata dai rappresentanti del Movimento 5 Stelle si incentra sulla revisione delle priorità del solo sistema nazionale francese. Nel met-

tere a disposizione della Commissione tutti i materiali in possesso del suo dicastero, torna ad insistere sulla necessità dell'Italia di recuperare margini di competitività, ristrutturando il sistema Paese per cogliere le opportunità della ripresa futura. Considera naturalmente assolutamente legittimo fare riferimento ad altri modelli di sviluppo, come ad esempio a quello della « decrescita felice », ma invita a prendere in considerazione anche gli studi sul traffico alpino elaborati dall'Università Bocconi. In conclusione, auspica che la procedura di ratifica possa procedere secondo tempi certi.

Deborah BERGAMINI (PdL), *relatore*, ringrazia tutti i colleghi intervenuti per l'ampio dibattito in cui si sono costruttivamente confrontate due modelli di sviluppo per il nostro Paese, come ha appena riepilogato il Ministro Lupi. Nel ribadire il suo pieno appoggio al progetto TAV, di cui si è occupata anche in seno alla Commissione Trasporti sin dalla precedente legislatura, lamenta il ritardo dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei sotto il profilo dell'intermodalità e della logistica, che si traduce in una incidenza maggiorata dei costi. Sotto il profilo ambientale, menziona a titolo esemplificativo il caso del GRA su cui circolano centosessantamila autovetture al giorno, le cui emissioni di anidride carbonica sono pari a quelle di una seconda Roma. Cita altresì il caso negativo della chiusura di una società di logistica che opera nella provincia di Torino, su cui oggi si sta svolgendo una riunione presso il Ministero dello sviluppo economico, con il rischio della perdita del posto di lavoro per 924 dipendenti.

Rimarcando invece quanto sarebbe centrale il ruolo dell'Italia in una nuova architettura dei trasporti europei, insiste sull'interesse nazionale rivestito dal progetto TAV. Replica poi alle osservazioni critiche circa l'attenzione da lei riservata agli equilibri relativi alla governance del Promotore pubblico, facendo presente che non si tratta di una questione di poltrone ma del necessario bilanciamento tra le competenze dei due Stati. Nel prendere

comunque nota dei rilievi della deputata Castelli, cui ha risposto il ministro Lupi, precisa al collega Fava di non aver voluto liquidare i dissensi locali in un generico sostegno, ma di aver invece valorizzato i passi avanti compiuti fino alla modifica del tracciato. Conclude invitando ad abbandonare i pregiudizi e ad impegnarsi per rendere più forte il nostro Paese che oggi sconta, a danno soprattutto delle piccole e medie imprese, i gravi ritardi accumulatisi in questo settore.

Fabrizio CICCHITTO, presidente, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta, pro-

cedendo all'immediata convocazione dell'Ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, per la definizione degli ulteriori tempi di esame del provvedimento in titolo.

La seduta termina alle 11.20.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 11.20 alle 11.40.