

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

#### S O M M A R I O

#### SEDE CONSULTIVA:

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 (Parere alla III Commissione) ( <i>Seguito dell'esame e rinvio</i> ) .....	43
AVVERTENZA .....	47

#### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 11 settembre 2013. — Presidenza del vicepresidente Massimo Felice DE ROSA.*

#### 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.**

(Parere alla III Commissione).

(*Seguito dell'esame e rinvio*).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 10 settembre 2013.

Massimo Felice DE ROSA, *presidente*, avverte che nella seduta di ieri è stata svolta la relazione ed è stato avviato il dibattito e che, come convenuto, nella seduta odierna proseguirà la discussione generale.

Mirko BUSTO (M5S) espone i contenuti dell'appello al Presidente del Consiglio del precedente Governo, firmato da studiosi e professori nell'ottobre 2012 in ordine ad una ipotesi di ripensamento complessivo dell'opera infrastrutturale Torino-Lione.

Alessandro MAZZOLI (PD) ringrazia il relatore per aver fornito numerosi e interessanti spunti di riflessione attraverso la relazione da lui presentata. Fa notare che il complessivo ridisegno infrastrutturale in campo europeo impone l'esigenza di esaminare il progetto dell'opera in una più ampia prospettiva; dal punto di vista dei benefici economici e commerciali la Torino-Lione consentirebbe di assegnare un ruolo strategico ai territori dell'area del Mediterraneo attraverso un'innovativa implementazione della mobilità. Ritiene che l'Italia non possa assolutamente rimanere esclusa da tale progetto. Ritiene fuorviante e non pertinente il giudizio dei colleghi del gruppo M5S sui dati relativi alla attuale riduzione dei volumi di traffico sulla linea ferroviaria Torino-Lione in quanto tale giudizio non tiene in alcun conto il fatto fondamentale che la nuova offerta di mobilità derivante dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria non potrà non

produrre un significativo riorientamento in senso positivo della domanda di mobilità e un conseguente aumento dei traffici e degli investimenti, dei quali beneficranno *in primis* i territori interessati dall'opera, ma più in generale l'intera economia del Paese. Rammenta, inoltre, che il progetto dell'opera non è stato affatto imposto alle comunità locali e che le associazioni, i comitati, gli enti, le forze politiche che rappresentano il territorio hanno contribuito in larga misura a fornire contributi e cercare mediazioni con il Governo, nonché a proporre soluzioni, che hanno portato più volte portato a rivedere e modificare il progetto originario, al fine di contemperare le esigenze locali con quelle dell'intero Paese. Manifesta quindi il proprio convinto parere favorevole sull'atto di ratifica in esame.

Massimo Felice DE ROSA, *presidente*, reputa utile e opportuno il dibattito su tale delicato tema, al fine di tentare di conciliare le diverse posizioni in campo e soprattutto di verificare se esista un'effettiva necessità di implementare, attraverso la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, l'offerta di mobilità e di traffico merci nel cosiddetto « Corridoio 5 ». Ricorda che per i comitati e le associazioni contrarie all'opera l'attuale tratta ferroviaria non solo risulta idonea a supportare la domanda di mobilità e di traffico merci, ma è addirittura sotto utilizzata.

Claudia MANNINO (M5S) ritiene che la realizzazione del « Corridoio 5 » e, in particolare della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, non rappresenti né un'opera di particolare utilità né una priorità di carattere strategico per il Paese. Afferma che l'intero territorio nazionale, ma soprattutto il Meridione, presenta criticità infrastrutturali e di mobilità evidenti, che imporrebbero una più accurata valutazione della scala di priorità degli interventi pubblici e una diversa destinazione delle relative risorse. Sottolinea, in particolare, che si è venuta a delineare una vera e propria questione meridionale in relazione

alle notevoli carenze infrastrutturali ferroviarie, autostradali e di collegamento con le isole; fa presente che sono gli stessi trasporti ordinari, spesso inefficienti, a rappresentare un problema per i territori del Sud Italia. Per tali motivi sostiene che, oltre ai rilievi critici sull'impatto ambientale e sulla salute che l'opera di per sé comporta, si rende necessaria una valutazione politica su quali debbano essere le priorità infrastrutturali del Paese, affinché le risorse pubbliche non siano dilapidate in progetti faraonici e non funzionali alle reali esigenze dei cittadini, come la TAV o il Ponte sullo Stretto di Messina.

Mirko BUSTO (M5S) fa notare che numerosi studiosi e tecnici hanno ritenuto irrealistiche le analisi fornite dai progettisti dell'opera relativamente a un possibile aumento del traffico merci e della domanda di mobilità a seguito della realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Sostiene che la politica non dovrebbe assumere le proprie scelte sulla base di ipotesi non supportate da dati oggettivi e verificati e che occorrerebbe adottare scelte tali da ottimizzare l'impiego delle scarse risorse disponibili per rispondere alle effettive esigenze del territorio e alle reali priorità del Paese. Evidenzia che la crescita economica è stata finora basata su un'ampia disponibilità di energia a basso costo, ma che nell'attuale contesto, e sempre più in futuro, questo modello di sviluppo non sarà più possibile. Occorre, quindi, ripensare il complessivo modello economico e sociale e affidarsi a modelli nuovi basati sulla decrescita e sul controllo delle risorse, implementando e migliorando il trasporto e la mobilità locale e non favorendo le più dispendiose interconnessioni internazionali.

Cosimo LATRONICO (Pdl) ritiene errato proseguire in una contrapposizione di carattere ideologico in quanto il tema all'attenzione della Commissione è più semplicemente la ratifica dell'Accordo tra Italia e Francia in merito ad un'opera infrastrutturale che sin dal 1996 è stata

oggetto di studio, analisi, valutazioni e di un ampio e approfondito dibattito. Reputa opportuno che l'Italia non sia esclusa da un asse di collegamento che potrebbe favorire lo sviluppo del Mediterraneo attraverso un potenziamento della mobilità di persone e merci. Rammenta che il progetto originario è stato largamente modificato in esito ai contributi forniti da associazioni e istituzioni territoriali che hanno partecipato, nelle forme previste dalla legge, alle diverse fasi di evoluzione del progetto. Sottolinea che diversi enti saranno tenuti a monitorare la gestione dell'opera e l'utilizzo delle relative risorse. Esprime quindi una valutazione favorevole sull'atto di ratifica in esame. Nel riprendere, infine, alcune giuste sollecitazioni della collega Mannino, conviene sulla necessità che, oltre al completamento delle infrastrutture comprese nel « Corridoio 5 », il Governo si impegni con tutte le sue forze a colmare il *gap* infrastrutturale che penalizza da decenni il Mezzogiorno d'Italia rispetto a tutte le altre aree del Paese.

Angelo TOFALO (M5S) stigmatizza le prese di posizione espresse nella seduta di ieri da alcuni deputati che, nel condannare gli atti di violenza registratisi sui cantieri dell'Alta velocità, hanno tuttavia colpevolmente sottovalutato o, addirittura, negato il rischio di infiltrazioni dirette a screditare il movimento di protesta contro la TAV e a concentrare tutta l'attenzione dei media e della politica non sulla questione di merito della realizzazione o meno dell'opera, ma, solo, sul terreno della lotta al terrorismo e alla violenza.

Al riguardo, nel ribadire la gravità e l'oggettività del rischio di infiltrazioni, criminali e non, nelle attività dei cantieri dell'Alta velocità, rischio di cui c'è testimonianza anche in atti giudiziari e documenti del Comitato parlamentare di controllo sui servizi segreti, richiama alla memoria la vicenda relativa al ritrovamento di cadaveri nei vecchi piloni demoliti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, evocando il pericolo che analoghi avvenimenti, considerata la grave e con-

clamata incapacità dello Stato italiano di contrastare i fenomeni criminali, possano ripetersi e in futuro emergere anche con riferimento all'opera in questione.

Enrico BORGHI (PD), *relatore*, nel sottolineare la gravità delle affermazioni del collega Tofalo, invita lo stesso a circostanziarle meglio, anche in considerazione del rilievo sempre maggiore che la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è andata assumendo non solo sotto il profilo delle politiche infrastrutturali, ma anche sotto il profilo dell'ordine pubblico a causa, purtroppo, dell'intollerabile serie di atti di violenza e di sabotaggio contro le ditte che lavorano nei cantieri dell'Alta velocità. A tale proposito ritiene che tali atti debbano essere condannati e contrastati in modo fermissimo e senza riserve o ambiguità. Conclude, quindi, invitando la Commissione a verificare l'effettiva esistenza degli atti e documenti richiamati dal collega Tofalo, in particolare quelli eventualmente prodotti dal Comitato parlamentare di controllo sui servizi segreti, e, in caso affermativo, ad acquisirli in modo da garantire che le deliberazioni degli organi parlamentari siano supportate da tutti gli indispensabili elementi di conoscenza e di valutazione.

Massimo Felice DE ROSA, *presidente*, assicura il relatore che rappresenterà la sua richiesta, che personalmente condivide, al presidente della Commissione.

Angelo TOFALO (M5S), intervenendo per una precisazione, specifica che i fatti e gli atti da lui citati si riferiscono alla vicenda relativa alla realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e che ha inteso rappresentarli in questa sede a chi sottovaluta colpevolmente il rischio di infiltrazioni criminali e non nei cantieri dell'Alta velocità, in primo luogo per sottolineare la cronica incapacità dello Stato italiano di contrastare tali fenomeni e, inoltre, per richiamare l'attenzione di tutti sulla necessità di guardare in modo attento e non superficiale alla vicenda del

movimento di protesta contro la TAV e agli atti di violenza nei cantieri di tale opera.

Enrico BORGHI (PD) prende atto delle precisazioni testé fornite dal collega To-falo.

Claudia MANNINO (M5S), ad integrazione di quanto precedentemente affermato, segnala che il 30 maggio scorso gli organismi di governo dell'Unione europea hanno presentato un documento contenente gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti che, di fatto, nel silenzio del Governo italiano, esclude il Mezzogiorno e ne aggrava la situazione di marginalità sotto il profilo anche della dotazione infrastrutturale e della destinazione delle risorse europee a sostegno degli investimenti e della coesione economica e territoriale.

Paola BRAGANTINI (PD) nel rilevare che il tema è stato a lungo dibattuto e non risulta che vi siano elementi di novità rispetto alle argomentazioni contrarie all'opera che si basano prevalentemente su dati ed elementi informativi inattendibili e non verificati, sostiene che l'opera in esame assume un valore strategico ed è fortemente necessaria per consentire un'adeguata mobilità di merci e persone. Sottolinea che l'unica indagine in corso sulla TAV è quella di cui è titolare il procuratore Caselli e riguarda i disordini e gli atti di violenza attuati nel cantiere a scopo di protesta. Evidenzia che la diminuzione del flusso del traffico di merci sulla tratta di oggetto deriva dalla attuale inadeguatezza delle infrastrutture e la politica dovrebbe svolgere il ruolo di orientare le risorse e gli interventi al fine di incentivare l'utilizzo di interconnessioni che possono diventare strategiche per lo sviluppo del territorio dell'intero Paese. Ritene che non vi siano margini per implementare l'attuale tratta e che le autonomie locali dovrebbero quindi proseguire ad investire nel progetto del « Corridoio 5 », già ampiamente modificato, a

seguito delle osservazioni dei comitati, rispetto alla versione originale. Sottolinea quindi che le infiltrazioni mafiose e illegali incidono maggiormente sui piccoli e medi appalti e meno sulle grandi opere; non sarebbe tuttavia opportuno abbandonare l'opera per il timore che possa attirare infiltrazioni della criminalità.

Massimo Felice DE ROSA, *presidente*, rileva come ci si ostini a etichettare ogni forma di protesta e di critica come « terrorismo », senza dire nulla sui comportamenti e sui danni provocati a danno delle popolazioni locali, come ad esempio la distruzione di una necropoli sita nei luoghi dei cantieri dell'Alta velocità, o l'esproprio e la perdita dei terreni che fino a ieri hanno consentito il sostentamento degli agricoltori e il mantenimento delle comunità locali.

Rivendica, inoltre, il fatto che chi critica l'opera in questione ha sempre prodotto proposte concrete, basate su dati e competenze oggettive, a partire da quelli relativi alla strutturale sottoutilizzazione dell'attuale linea ferroviaria e alla progressiva diminuzione dei traffici di persone e di merci, denunciando, all'opposto, il pregiudiziale atteggiamento di chi ha sempre contrastato tali proposte con l'unico obiettivo di portare comunque avanti il progetto dell'Alta velocità a prescindere da ogni valutazione basata sui dati oggettivi e sulla volontà delle associazioni e dei comitati che sono espressione delle comunità che vivono sul territorio.

Conclude, quindi, sottolineando come la costruzione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sia l'emblema di un vecchio modello di sviluppo e di una vecchia concezione dello sviluppo che hanno mostrato tutti i loro limiti e che vanno al più presto sostituiti da una nuova idea basata non più sull'idea irrealistica e illusoria di un indefinito aumento dei traffici internazionali e della loro velocità, ma su concetti nuovi, a partire da quelli della « decrescita felice » e degli « scambi a chilometro zero » che, oltretutto, dimostrano

di essere molto più aderenti alla effettiva realtà e dimensione dei fenomeni naturali e sociali.

Mirko BUSTO (M5S), in risposta a quanto detto dalla collega Bragantini, ritiene puerile affermare che il dibattito sull'opera in questione si basa su dati ed elementi informativi inattendibili e non verificati, dal momento che il documento richiamato nel corso del suo primo intervento è un documento pubblico, firmato da centinaia di studiosi ed esperti del settore.

Massimo Felice DE ROSA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia ad altra seduta il seguito dell'esame.

**La seduta termina alle 10.**

#### AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO  
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*