

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.

Audizione di rappresentanti dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (AVCP) (*Svolgimento e conclusione*) ..... 243

#### 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) (*Seguito dell'esame e rinvio*) ..... 244

ALLEGATO (*Documentazione richiamata nell'intervento dell'onorevole De Lorenzis*) ..... 250

#### INDAGINE CONOSCITIVA

*Martedì 17 settembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 12.30.**

**Indagine conoscitiva sul trasporto pubblico locale.**

**Audizione di rappresentanti dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (AVCP).**

*(Svolgimento e conclusione).*

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Introduce, quindi, l'audizione.

Sergio SANTORO, *Presidente dell'AVCP*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, quindi, i deputati Ivan CATALANO (M5S) a più riprese, Giorgio BRANDOLIN (PD) e Vincenza BRUNO BOSSIO.

Sergio SANTORO, *Presidente dell'AVCP*, e Luciano BERARDUCCI, *Consigliere dell'AVCP*, rispondono ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Michele Pompeo META, *presidente*, ringrazia i rappresentanti dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (AVCP) per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13.15.**

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

**SEDE CONSULTIVA**

*Martedì 17 settembre 2013. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META, indi del vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'Angelis.*

**La seduta comincia alle 13.20.**

**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)*

Stefano QUARANTA (SEL), nel ringraziare il relatore per aver evidenziato nella relazione illustrativa alcune questioni fondamentali inerenti all'opera in esame, osserva che mancano i presupposti giuridici per la sua realizzazione, dal momento che la sostenibilità finanziaria, che ad oggi è ancora incerta, e la saturazione delle linee esistenti, che si verificherà probabilmente a partire dal 2035, si configuravano come condizioni imprescindibili e prodromiche all'avvio dei lavori. Nello stigmatizzare con forza, come già evidenziato dal relatore, tutti gli episodi di violenza che si sono verificati nel passato e nell'auspicare lo stemperamento del clima che allo stato attuale non favorisce l'espressione serena delle proprie posizioni, sottolinea la propria contrarietà all'opera non per questioni di principio bensì per questioni di merito. Intendendo assumere sul tema delle grandi opere un atteggiamento pragmatico, evidenzia che, rispetto alla realizzazione di ciascuna opera, sarebbe opportuno chiedersi qual è la reale utilità della stessa, soprattutto in un momento di assoluta e drammatica carenza di risorse. Ricorda, a tale proposito, che si è registrato un calo considerevole della do-

manda di trasporto merci e passeggeri sulle linee interessate già prima dell'inizio della crisi economica e che l'ipotizzato raddoppiamento del traffico su tali linee si è risolto, invece, in un suo dimezzamento. Ricorda i recenti investimenti compiuti sulla linea storica, pari a 400 milioni di euro, che non hanno portato tuttavia ad un utilizzo pieno della linea medesima e ritiene che le risorse debbano essere prioritariamente destinate ad opere che garantiscano ritorni economici rapidi ed elevati. Al riguardo fa presente che le grandi opere hanno un effetto anticiclico del tutto trascurabile a causa dei lunghissimi tempi di realizzazione e che l'impiego di quantità ingenti di risorse – che nel caso in esame ammontano ad una cifra compresa tra i venti e i trenta milioni di euro – comportano la creazione di un numero di posti di lavoro assai ridotto, che nel caso di specie si attesta a 1000 unità, risolvendosi quindi in un rapporto investimenti/lavoro estremamente insoddisfacente. In conclusione, ritiene che tale opera non costituisca un obiettivo strategico per il Paese ed esprime quindi la propria contrarietà alla sua realizzazione.

Diego DE LORENZIS (M5S) nel ritenere utile ricordare nel dettaglio i passaggi che hanno portato alla decisione di realizzare l'opera in esame, espone i contenuti di un ampio e articolato documento, predisposto a cura di M. Cavagna che riporta, anno per anno, le scelte compiute riguardo alla realizzazione della tratta Torino-Lione (*vedi allegato*).

Michele Pompeo META, *presidente*, invita il deputato De Lorenzis a concludere rapidamente il proprio intervento, al fine di dare la possibilità anche agli altri colleghi di intervenire nel dibattito. Richiama in proposito le disposizioni dell'articolo 39 del Regolamento e, in particolare, il comma 1, ai sensi del quale la durata dei singoli interventi in una discussione, non può eccedere i trenta minuti.

Diego DE LORENZIS (M5S), procedendo sinteticamente, fa presente che nel

1991 era stato attuato uno studio di fattibilità dal Comitato promotore Alta Velocità costituito dalla regione Piemonte per verificare la necessità di procedere alla realizzazione di tale opera sulla direttrice Lione – Torino, dal quale emergeva che il numero di viaggiatori si attestava, a quella data, a 1,5 milioni all'anno, con una previsione di 7,7 milioni di viaggiatori, ossia cinque volte tanto, nel 2002. Osserva che nel 2001, 20 anni dopo la data dello studio di fattibilità, uno studio della comunità montana della Val Susa registrava il dimezzamento dei passeggeri rispetto al dato del 1991, ossia un numero di passeggeri di 700.000 all'anno, pari, quindi, a un decimo rispetto alle previsioni effettuate nel 1991. Ricorda che a partire dal 2001 si è cominciato pertanto a parlare dell'opera come di una infrastruttura necessaria a far viaggiare le merci piuttosto che i passeggeri e che il sottosegretario alle infrastrutture dell'epoca, Bartolomeo Giachino, giustificava la necessità della realizzazione di tale tratta con motivazioni che riguardavano la globalizzazione a seguito della caduta del muro di Berlino e la diffusione dell'informatica, del tutto inappropriate rispetto alla necessità di realizzazione dell'opera medesima. Sottolinea che, come evidenziato anche dalla trasmissione giornalistica « Report », l'interporto di Susa (Fréjus) è semivuoto e lo scalo di Orbassano è deserto e che il direttore logistica dell'interporto, Danilo Marigo, ha affermato che una parte dello scalo è stato smantellato e che lavora al 40-50 per cento del suo potenziale massimo. Ritiene, quindi, che questo costituisca un ulteriore elemento di conferma della inutilità dell'opera. Nel ricordare che l'accordo siglato da Italia e Francia nel 2001 prevedeva che la realizzazione dei 57 km di tracciato della parte comune italo-francese sarebbe stata effettuata solo al momento della saturazione delle linee esistenti, osserva che è venuto meno tale prerequisite necessario dell'Accordo, come evidenziano i dati sopracitati e come ribadito dall'Ufficio federale dei trasporti Svizzero (ALPINFO 2009) del Dipartimento federale dell'ambiente, dell'energia e delle comunicazioni,

secondo il quale il traffico merci tra Italia e Francia è cresciuto fino al 2000, essendosi registrato poi un calo costante, sia sulla strada sia sulla ferrovia, che ha fatto passare in meno di 10 anni il volume di tonnellate trasportate da 8,6 milioni nel 2000 a 2,4 milioni nel 2009.

Segnala che la linea attuale Torino – Modane, che una capacità di 20 milioni di tonnellate, 8 volte superiore ai volumi di traffico registrati negli ultimi anni, è stata rimodernata con un investimento di circa 1 miliardo di euro. Rispetto alle affermazioni di molti esponenti delle istituzioni, e in particolare dell'ex sottosegretario alle infrastrutture, volte a collegare la realizzazione dell'opera con la realizzazione del corridoio Lisbona-Kiev, osserva che l'Europa non impone la realizzazione di linee ad alta velocità per il completamento di tale corridoio e esprime il proprio disaccordo anche sull'eventuale crescita di PIL che deriverebbe da tale realizzazione, crescita che a suo avviso non coincide con un aumento del benessere dei cittadini, dal momento che sarebbe più opportuno utilizzare le risorse stanziare in servizi sociali o in altre infrastrutture più utili, come ad esempio la tratta Bari-Matera, ovvero impiegarle per scuola, università e ricerca che hanno visto negli scorsi tre anni una decurtazione di 8 miliardi di euro, pari alla metà del fabbisogno necessario per la linea Torino-Lione.

Pone quindi l'attenzione sulla presenza di amianto e di materiale radioattivo presenti nelle montagne oggetto dell'escavazione del tunnel, che comporterà un milione di tonnellate di detriti, anche tossici, il cui smaltimento non potrà avvenire tramite ferrovia bensì su strada. Osserva che mentre è chiara la durata dei tempi di realizzazione dell'opera, pari a 15 anni, non è chiaro che ripercussioni si potranno avere in questi anni sul turismo, come potranno essere evitate le infiltrazioni di organizzazioni mafiose e come potrà essere risolto il problema dell'aumento delle malattie respiratorie e cardiovascolari, stimato al 10 per cento a causa dello smog e delle polveri. Infine, nel sottolineare che

nessun documento ufficiale attesta che ci sarà un finanziamento dell'opera da parte dell'Unione europea, osserva che l'Italia ha un onere economico pari al 57 per cento del costo totale del tunnel, che tuttavia insiste sul territorio italiano solo per il 30 per cento. Nel fare presente con forza che non esiste da parte del Movimento 5 Stelle nessuna posizione preconstituita contro l'alta velocità, come dimostra la non opposizione alla realizzazione della tratta Torino-Milano, osserva che i costi che si registrano nel Paese per la realizzazione di tratte ad alta velocità sono decisamente più alti di quelli degli altri Paesi europei. Al riguardo ricorda che, mentre in Italia il costo di un chilometro di alta velocità su tale tratta è pari a 73 milioni di euro, la Francia spende per un chilometro di alta velocità 10 milioni di euro, mentre la Spagna soltanto 9, differenza, a suo giudizio, imputabile alla corruzione, alle tangenti e all'assenza di condizioni di libero mercato.

In conclusione, auspica che non venga svenduto il territorio, che non si creino ipoteche sul futuro anche delle generazioni che verranno, che non si creino problemi per la salute dei cittadini di quei territori, che non si continui nella militarizzazione di una regione – fatto a suo giudizio estremamente grave e che non si è registrato nella realizzazione di opere altrettanto se non più complesse, come ad esempio l'autostrada Salerno-Reggio Calabria – e che le risorse impiegate per quest'opera siano invece destinate ad obiettivi prioritari, come il rilancio dell'occupazione, e non ad un'opera che a suo giudizio non è semplicemente inutile, ma addirittura dannosa per la salute dei cittadini e per le loro tasche, dal momento che gli oneri per le casse dello Stato significano tasse più alte per i cittadini stessi.

Ivan DELLA VALLE (M5S) ritiene opportuno segnalare due specifici aspetti di merito che emergono dal testo dell'Accordo in esame. Con riferimento all'articolo 6, comma 4, che dispone in materia di nomina dei vertici del Promotore pub-

blico, ribadisce, come già richiesto anche nel corso dell'esame in sede referente presso la III Commissione (Affari esteri), l'opportunità di prevedere, con riferimento alle nomine di spettanza della parte italiana, vale a dire alle nomine del direttore generale e del direttore amministrativo e finanziario, che il Governo proceda ad effettuarle dopo aver acquisito il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Ritiene infatti corretto che tale parere intervenga ogni volta che si individuano le persone che sono chiamate a ricoprire ruoli pubblici di elevata responsabilità. Chiede pertanto al relatore di integrare in tal senso la proposta di parere della Commissione. Riguardo all'articolo 10, comma 1, dell'Accordo, ricorda che esso stabilisce che l'aggiudicazione e l'esecuzione dei contratti relativi a lavori, servizi e forniture conclusi dal Promotore pubblico siano disciplinate dal diritto pubblico francese. Al riguardo, esprime preoccupazione perché la legislazione francese non contiene misure specifiche di contrasto ai fenomeni di infiltrazione mafiosa e, più in generale, di infiltrazione da parte della criminalità organizzata. Segnala che di tali preoccupazioni è stato reso partecipe anche il procuratore capo Caselli, che si è impegnato a considerare la questione e a fornire una propria valutazione. Anche su questo punto invita pertanto il relatore a inserire nella propria proposta di parere indicazioni volte a assicurare sul fatto che saranno posti in opera gli strumenti adeguati per contrastare ogni forma di infiltrazione da parte della mafia e delle altre forme di criminalità organizzata.

Nicola BIANCHI (M5S) ribadisce le preoccupazioni espresse dal collega Della Valle riguardo alla possibilità di infiltrazioni mafiose e alla necessità che venga applicata una efficace legislazione di contrasto a tali fenomeni.

Ivan CATALANO (M5S) ribadendo quanto espresso già nel corso dell'esame del provvedimento presso la Commissione Esteri, sottolinea la necessità di un coinvolgimento attivo dell'Autorità di regola-

zione dei trasporti, di recente costituita, alla quale si potrebbe affidare il controllo delle operazioni e delle procedure necessarie alla realizzazione della linea ad alta velocità Torino-Lione.

Mario TULLO (PD), nel concordare con la necessità che venga assicurata l'applicazione della legislazione antimafia nell'aggiudicazione e nell'esecuzione dei contratti relativi a lavori, servizi e forniture conclusi dal Promotore pubblico, ribadisce il parere favorevole del proprio gruppo sulla realizzazione dell'opera e fa presente che avrebbe auspicato, da parte del gruppo del Movimento 5 Stelle, una presa di posizione più forte contro i fenomeni di violenza verificatisi in questi mesi nei cantieri, al pari di quanto fatto dal collega Quaranta.

Paolo VITELLI (SCpI), volendo offrire ai colleghi, da rappresentante del territorio piemontese, una visione dall'interno delle questioni inerenti all'opera in esame, fa presente che la realizzazione dell'alta velocità ferroviaria Torino-Lione è fortemente voluta anche dagli abitanti del territorio, non più disposti ad impiegare sei ore per raggiungere Parigi da Torino. Quanto alla valutazione dei costi di realizzazione del tunnel ferroviario, osserva che la stima di 73 milioni a chilometro riportata dal collega De Lorenzis è assolutamente in linea, se non più ridotta, del costo che è stato necessario per realizzare gli altri tunnel alpini, come ad esempio quello del Brennero, del Fréjus e del Gottardo, che sono costati più di 80 milioni a chilometro. Rileva, inoltre, che il bacino di traffico dell'ovest dell'Europa è pari a circa 150 miliardi di euro tra *import* ed *export* e che il valore del bacino di traffico del nord Europa è del tutto analogo. Per ciò che concerne le ripercussioni sul turismo, osserva che le attività turistiche nelle Langhe o in località sciistiche e montane non sono coinvolte dai cantieri e anzi potrebbero risentire positivamente della realizzazione dell'opera, dal momento che sarebbe assai più facile raggiungere Torino e da qui le località turi-

stiche più rinomate. Quanto alle preoccupazioni emerse per la presenza di amianto nelle montagne oggetto di escavazione, fa presente che esiste un progetto tecnico che prevede che, in caso di reperimento di amianto o di materiali radioattivi, verrà effettuato un trattamento sottovuoto che eviterà qualsiasi contaminazione. In ultimo, relativamente alle osservazioni concernenti la necessità di un efficace contrasto alle infiltrazioni mafiose, segnala che una delibera del consiglio di amministrazione della società LTF (Lyon Turin Ferroviare) prevede un apposito accordo bilaterale per assicurare l'omogeneità delle procedure antimafia e per applicare la normativa che offre le maggiori cautele e risulta più severa, vale a dire in questo caso, la normativa antimafia italiana.

Cristian IANNUZZI (M5S), nel replicare all'osservazione fatta dal collega Tullio in ordine alla mancata esplicita condanna degli episodi di violenza sui cantieri, sottolinea con forza che il Movimento 5 Stelle si configura come un movimento non violento. Ribadisce quindi, sia a titolo personale, sia a nome del proprio gruppo, la più ferma contrarietà nei confronti di ogni azione violenta.

Ivan DELLA VALLE (M5S) ritiene necessario che si capisca qual è il progetto che si intende realizzare, se ad alta capacità, e quindi soprattutto relativo al trasporto merci, ovvero se ad alta velocità, e quindi al servizio dei passeggeri. Giudica opportuno che siano stanziati risorse, anziché per l'alta velocità, per il potenziamento dei treni che svolgono il trasporto pubblico locale, che versano in condizioni drammatiche, e osserva, al riguardo, che con un ammontare assai più ridotto di risorse si potrebbero ottenere risultati che sarebbero di gran lunga più utili ai cittadini. Riguardo alla delibera della società LTF, ricordata dal collega Vitelli, non ritiene che essa possa costituire una garanzia pienamente adeguata, dal momento che il testo dell'Accordo reca una diversa previsione.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ringrazia i colleghi per l'approfondito dibattito su una questione a suo giudizio estremamente importante. Nel giudicare assai interessante la ricostruzione storica effettuata dal collega De Lorenzis in modo assai articolato fino al 1993, ritiene peraltro assai più rilevanti le decisioni prese dopo il 2001, essendo stato il progetto dopo quella data modificato numerose volte a seguito di approfondite discussioni a livello internazionale e locale. Evidenzia quindi che la fase attuale di realizzazione dell'opera ha visto svolgersi un percorso partecipato in cui le diverse parti si sono confrontate nel merito e nel metodo e che ha portato all'elaborazione di un progetto che è il risultato e la sintesi delle diverse posizioni emerse. Ricorda quindi che non si tratta di un progetto esecutivo, dal momento che questo si potrà approvare solo quando saranno definiti i finanziamenti da parte dell'Unione europea, che ha in ogni caso ha ribadito la strategicità del corridoio Lisbona-Kiev. Sottolinea l'importanza per l'economia del nostro Paese di un corridoio mediterraneo, per il quale l'Italia si è lungamente battuta in sede europea, soprattutto nei confronti della Germania, interessata ad un corridoio intermodale che passasse a nord delle Alpi e segnala che il recente ingresso nell'Unione europea della Croazia rende ancor più rilevante il corridoio, in relazione alle potenzialità dei collegamenti con l'Europa orientale. Osserva che la realizzazione dei 57 chilometri di linea ad alta velocità previsto dall'Accordo deve essere pertanto valutata nell'ambito di una logica europea assai più ampia e deve ritenersi strategica. Ricorda che in questo senso sono intervenute le diverse mozioni approvate di recente dall'Assemblea della Camera il 5 giugno scorso. Quanto al problema dell'inquinamento acustico che da più parti viene sollevato, ricorda che la quasi totalità dell'opera è realizzata in galleria, mentre per ciò che concerne l'inquinamento ambientale fa presente che le modalità già concordate prevedono che i detriti da scavo siano trasportati su ferrovia e non su gomma, mentre per la

questione dell'amianto ribadisce quanto già chiarito dal collega Vitelli. Segnala altresì che è in fase di ultimazione la galleria autostradale, rispetto alla quale non sono stati sollevati analoghi problemi. Ritiene infine opportuna una precisazione in merito al profilo della saturazione della linea ferroviaria, sollevato dal collega Quaranta, di cui peraltro ha apprezzato i toni e l'impostazione. Rileva in proposito che la realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità tra Roma e Milano ha aumentato enormemente il numero dei passeggeri che utilizzano il mezzo ferroviario, anziché, come accadeva in precedenza, il trasporto aereo. Analogamente, anche per quanto concerne i collegamenti tra Torino e Lione, l'infrastruttura ferroviaria attualmente esistente non è idonea ad attrarre volumi di traffico, che invece potranno registrarsi con la realizzazione della nuova linea ferroviaria. Come già evidenziato nella propria relazione introduttiva, sottolinea che l'opera in questione presenta analogie molto significative con le grandi opere di potenziamento della rete ferroviaria che sono in corso di realizzazione sul versante dei collegamenti con l'Europa centrale e, in particolare, nel territorio della Svizzera. Sottolinea che tali opere sono viste con favore dalle comunità locali, che si attendono rilevanti vantaggi dal trasferimento di una quota assai consistente del trasporto di persone e di merci dalla gomma alla ferrovia. Non ritiene al riguardo convincenti le osservazioni emerse nel dibattito, per cui l'area occidentale dell'arco alpino sarebbe interessata da scambi commerciali meno rilevanti; ricorda in proposito che il volume dell'interscambio commerciale in tale area è quantificabile in 150 miliardi di euro l'anno. In conclusione, proprio in analogia con quanto sta accadendo in Svizzera, dove il trasporto di merci su ferrovia rappresenta già adesso il 60 per cento del trasporto di merci complessivo, ritiene opportuno sottolineare che la realizzazione di un'adeguata rete infrastrutturale rappresenta la premessa necessaria per un riequilibrio tra le modalità di trasporto,

con una minore incidenza del trasporto su gomma, che tutti auspicano.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS ringrazia la Commissione per il dibattito molto ampio e approfondito e, segnala che su alcune delle proposte in esso emerse, in particolare per quanto concerne le modalità di nomina dei componenti del Consiglio di amministrazione del promotore pubblico spettanti alla parte italiana, non sussistono motivi di contrarietà da parte del Governo.

Diego DE LORENZIS (M5S) ritiene opportuno, prima della conclusione del dibattito, fornire alcune precisazioni rispetto ad affermazioni che, a suo giudizio, risultano errate o imprecise. In primo luogo fa presente che il finanziamento da parte dell'Unione europea non implica necessariamente la realizzazione di una nuova opera, ma anche il potenziamento delle linee esistenti, osserva che la propria preoccupazione sull'entità di risorse necessarie per la realizzazione dell'opera è relativa non tanto al costo attualmente stimato, in linea con il costo chilometrico di altre opere effettuate nell'arco alpino, bensì alla possibilità di un aumento indiscriminato di tale costo, come avvenuto per le altre tratte ad alta velocità per le quali si è in alcuni casi triplicata la stima iniziale di spesa. In relazione al trasporto dei detriti esprime perplessità sulla possibilità che essi vengano trasportati attraverso ferrovia e ritiene invece obbligata la scelta della strada e il conseguente inquinamento ambientale. Ricorda, altresì, al riguardo, che l'Italia non ha mai adottato politiche restrittive in materia ambientale, a differenza di Svizzera e Austria, che

hanno ad esempio imposto l'obbligo di trasporto dei TIR sui treni. Per quanto riguarda, invece, l'ipotesi che per la tratta in esame si verifichi quanto è avvenuto per la linea ferroviaria Roma-Milano, che ha visto aumentare in modo esponenziale la domanda di trasporto ferroviario a seguito della realizzazione della rete ad alta velocità, fa presente che a differenza di quanto avviene sulla tratta interessata dall'Accordo in esame, sulla tratta Roma-Milano era già presente una fortissima domanda di trasporto, assolta dalla modalità aerea. Quanto invece alle ricordate mozioni approvate dall'Assemblea della Camera, ritiene che il dibattito ivi avvenuto abbia testimoniato la scarsa conoscenza del problema da parte di alcuni colleghi. In conclusione, auspica che il Governo possa rinunciare alla realizzazione di opere come quella oggetto del provvedimento in esame, che non hanno alcuna giustificazione di carattere né economico né sociale.

Michele Pompeo META, *presidente*, invita il relatore a predisporre una proposta di parere che tenga conto delle questioni emerse nel dibattito e che almeno su alcuni specifici aspetti possa essere ampiamente condivisa. Osserva infatti che, proprio in ragione dell'oggetto dell'Accordo in esame, il parere della Commissione assume un particolare rilievo sia nei confronti della Commissione Affari esteri, competente in sede referente, sia in relazione al successivo esame da parte dell'Assemblea della Camera.

Rinvia, quindi, il seguito dell'esame ad un'apposita seduta che sarà prevista per la giornata di domani.

**La seduta termina alle 15.05.**

ALLEGATO

**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).**

**DOCUMENTAZIONE RICHIAMATA NELL'INTERVENTO  
DELL'ONOREVOLE DE LORENZIS**

1988

È primavera quando arrivano a Torino le prime voci di un progetto francese per estendere all'Italia la rete di Treni a Grande Velocità con una linea Grenoble – Torino che passi sotto il Monginevro, ma il compartimento ferroviario si mostra critico, preferendo i programmi in corso per migliorare la linea esistente.

1989

La Francia continua ad invitare l'Italia ad unirsi alla sua rete di TGV ma le amministrazioni Piemontesi e la grande stampa non mostrano entusiasmi.

La grande svolta avviene a settembre alla Fondazione Agnelli quando, nell'imminenza dell'incontro dei ministri dei trasporti italiano e francese, l'associazione Tecnocity riunisce un convegno di « Politici ed esperti » in cui viene presentata la nuova ipotesi francese di costruire una linea TGV tra Torino e Lione con una galleria di 50 chilometri sotto il Moncenisio. E questa volta, grazie anche alla sponsorizzazione dei padroni di casa, l'idea riscuote consensi.

Il bollettino della Regione Piemonte ne dà notizia ricordando che è una iniziativa della Federazione delle Unioni Industriali del Piemonte, ed in val di Susa si comincia a parlarne.

1990

Alla prudenza delle Ferrovie Italiane, che puntano sugli adeguamenti tecnici e

sul Pendolino per rendere più veloce il traffico utilizzando la linea storica, fa riscontro nel febbraio del 1990, la nascita del Comitato Promotore per L'Alta Velocità Torino Lione, che viene presieduto congiuntamente da Umberto Agnelli e dal presidente della Regione Piemonte, Beltrami.

A luglio i due presidenti del Comitato incontrano il Ministro dei trasporti Bernini ed i presidenti delle regioni Lombardia, Veneto e Friuli per unirne le forze attorno al progetto di una ferrovia ad alta velocità da Lione a Trieste.

La valle di Susa è in fermento per i lavori non fatti o mal fatti dalla autostrada e per il progetto dell'elettrodotto che dovrebbe attraversare il Moncenisio e la bassa valle.

Il Coordinamento delle associazioni ambientaliste prende posizione contro questa nuova infrastruttura e manda a Roma un duro telegramma per ricordare le penalizzazioni che già gravano sulla valle. Per qualche tempo la maggior fonte di informazioni viene da una brochure pubblicitaria intitolata « Le TGV Alpin », pervenuta in val di Susa grazie ai vecchi legami tra la Pro Natura e le associazioni della Savoia.

Intanto i francesi premono e iniziano la lunga serie di incontri con le omologhe amministrazioni italiane. Comincia il sindaco di Lione che viene a Torino ad incontrare il sindaco di Torino Zanone ed



i due presidenti del Comitato Promotore: Brizio, che ha sostituito Beltrami, ed Umberto Agnelli.

A novembre c'è un nuovo incontro italofrancese. La Stampa coglie l'occasione per dare inizio ad un repertorio di slogan che ripeterà per anni: « Senza l'Alta Velocità il Piemonte è fuori dell'Europa »: « La nostra regione deve collegarsi con il TGV per evitare l'isolamento che strangolerebbe la sua economia ».

Ma le ferrovie italiane restano ancora fuori dal coro e sostengono la competitività e le potenzialità della linea esistente.

A dicembre la Comunità Europea pubblica un piccolo opuscolo con la sintesi del « Rapporto del gruppo di lavoro per lo sviluppo di una rete europea di treni ad Alta Velocità » In realtà è una proposta che mira alla massima fluidità del traffico sulle principali direttrici ferroviarie europee che hanno spesso elettrificazioni, sistemi e persino scartamenti diversi. I parametri di 250 - 200 - 160 chilometri orari che sono stabiliti per i vari tipi di linee ad alta velocità, sono perfettamente adattabili ad una rete come quella italiana utilizzata con il Pendolino.

1991

Alle Ferrovie i vertici politici esautorano l'amministratore straordinario Schimberti e fanno entrare Necci. Con lui le ferrovie italiane cambiano pareri e dirigenti e danno inizio al loro programma di Treni ad Alta Velocità

A gennaio Necci è già a Torino per incontrare la Regione e gli esponenti del Comitato Promotore per la firma di quello che è il primo vero protocollo per la nascita della nuova linea, e per la fine di marzo si annuncia la presentazione di un progetto: in Val di Susa parte la « caccia al tracciato » E quando Necci dichiara « i soldi si troveranno: dovremo verificare l'impatto ambientale, ma soltanto i comuni interessati potranno darci l'OK definitivo » sono in molti disposti a dargli fiducia.

A Marzo scende ufficialmente in campo la Comunità Montana Bassa val di Susa lanciando un appello che sarà destinato a

ripetere infinite volte: « Vogliono il TGV ma prima ci spieghino dove vogliono farlo passare ». Così sin da maggio i nostri giornali possono iniziare a titolare « Silenzio assoluto sui possibili progetti ».

Intanto il sindaco di Torino rende la visita a quello di Lione per accordarsi su quello che sembra già un progetto ma che, in realtà, è solo un frettoloso tratto di penna.

A giugno l'atmosfera si riscalda: Pininfarina sostituisce Agnelli alla presidenza del Comitato Promotore e comincia a lanciare i suoi messaggi « il collegamento con il traforo sotto il Moncenisio è vitale per tutta l'economia italiana » « L'attuale linea Torino Lione è quasi satura » « subito i treni ad Alta velocità o sarà troppo tardi ».

Il 12 luglio dopo una serie di incontri bilaterali, i Comitati promotori italiano e francese, firmano un protocollo di intesa per intraprendere gli studi con cui intendono indirizzare le decisioni governative, e meno di tre mesi dopo, il comitato italiano diffonde con uno « Studio di Fattibilità » in cui si afferma che bisogna fare urgentemente la nuova linea ferroviaria perché quella esistente sarà satura nel 1997. La nuova linea ad Alta Velocità costerà 7.200 miliardi e sarà necessaria per portare i 7,7 milioni di passeggeri internazionali ed i 18,6 milioni di merci che si prevedono entro il 2002, contro un utilizzo attuale di 1 milione e mezzo di persone ed 8,5 milioni di tonnellate di merci.

Si calcolano ritmi di crescita da 5 a 15 volte maggiori di quelli esistenti per condurre il gioco di ingigantire le previsioni di traffico e sminuire quelle dei costi, come è prassi normale nei progetti delle grandi infrastrutture pubbliche.

In base a questi dati dei Comitati Promotori, che si riveleranno completamente falsi, alla metà di ottobre, nella storica città di Viterbo, il ministro dei trasporti italiano Bernini ed il suo omologo francese, « dopo aver preso atto con soddisfazione degli studi di fattibilità » firmano la dichiarazione di intento a rea-

lizzare la Torino Lione. La prima di quelle che La Stampa ed il TG 3 chiamerà ogni volta « decisioni storiche ».

Il lavoro del Comitato viene presentato a Torino e diffuso con grande enfasi a tutti i livelli decisionali, ma anche la Regione vuol fare la sua parte, ed accetta l'offerta della Società Autostradale del Frejus di finanziare uno studio sui tracciati e sulla fattibilità della nuova linea all'interno della valle. A sua volta la SITAF incaricherà la STEF, una società mista in cui ha una partecipazione del 50 per cento.

Così il 4 novembre viene firmata la convenzione riguardante « lo studio per l'inserimento nel territorio della valle di Susa del collegamento ferroviario dell'Alta Velocità Torino Lione ».

La SITAF gioca un ruolo tutto suo rispetto ai Comitati Promotori ed alle Ferrovie e non si orienta sul tunnel lungo sostenendo che « un'opera di questo genere vuol dire almeno 15 anni di lavoro ed uno scempio ulteriore della valle ».

Per ripristinare gli equilibri, il Comitato Promotore si affretta a siglare un protocollo di intesa con le Ferrovie ed il Ministero dei Trasporti.

Ma in un modo o nell'altro è indubbio che in valle di Susa che si vuole fare un'altra infrastruttura.

A VillarDora uno dei consulenti della Regione inaugura la visione della valle come « Corridoio tecnologico plurimodale ».

Intanto in Francia esce il rapporto sui trafori alpini, affidato al direttore generale del ministero dei Lavori pubblici Legrand. Vi si dice che l'ipotesi del raddoppio del traforo autostradale del Monte Bianco, annunciata congiuntamente da Mitterrand ed Andreotti l'anno prima, è da scartare per le proteste della valle di Chamonix e di Aosta, e si suggerisce di scegliere la Maurienne e la valle di Susa « dove le resistenze sembrano meno forti ».

L'incombenza del nuovo problema crea nella valle di Susa dei disagi e delle risposte diverse: i Democratici di Sinistra indicano un referendum tra i loro iscritti, la Comunità Montana invia lettere di protesta alla Regione lamentando che i co-

muni e le loro rappresentanze sono stati ignorati, gli ambientalisti e le persone che a vario livello ed in diversi schieramenti si interessano dei problemi della valle, scelgono di costituire una associazione nuova, HABITAT che raccolga tutti quanti intendono battersi per mantenere la vivibilità della valle. Ed il 14 dicembre tengono Condove la prima riunione pubblica del neonato comitato che presenta 60 nomi di cittadini, professori universitari, politici ed amministratori che hanno aderito alla iniziativa.

La partecipazione di professori universitari sarà un elemento determinante in tutta la battaglia perché metterà a disposizione dei comuni e dei cittadini dei solidi argomenti tecnici con cui giustificare in pubblico la propria posizione e soprattutto senza dover temere di essere messi in imbarazzo dalle tesi e dagli slogan dei promotori.

1992

A febbraio Habitat tiene la sua assemblea costitutiva nella sala del cinema di Condove, affollata oltre misura. Il professor Cancelli del Politecnico di Torino ne è il presidente.

Nel frattempo i funzionari delle ferrovie si sono completamente adeguati alle direttive della nuova direzione generale e si fanno ospitare in convegni del Rotary per illustrare l'Alta Velocità.

Poco dopo filtrano le prime indiscrezioni sui tracciati: quelli studiati dalla STEF su incarico della Regione e quelli studiati dalle Ferrovie che snobbano più o meno elegantemente il lavoro fatto dagli altri.

Per la prima volta si parla di un traffico legato soprattutto alle merci.

Ma la situazione si evolve rapidamente: il 30 maggio è annunciata la presentazione ufficiale dello studio commissionato dalla SITAF e dalla Regione in un convegno organizzato dai Lyons a Susa. Per questo studio il tunnel lungo è solo una delle cinque ipotesi di attraversamento della catena alpina, e dalla bassa valle a Venaria si allarga un ventaglio di 6 soluzioni alternative.

Habitat e gli altri oppositori convocano una conferenza stampa, poi rifiutano di prendere la parola al convegno per protestare contro la parzialità della sua impostazione e distribuiscono un opuscolo con una sintesi delle valutazioni espresse dal loro comitato tecnico scientifico, di cui fanno parte diversi docenti del Politecnico.

I valsusini sono preoccupati e si chiedono se tutto è davvero deciso. qualcuno ragiona sui dati forniti e fa i conti. Oggi tra Torino e Lione ci vogliono 4 ore e 7 minuti. Secondo lo studio presentato, per ridurre il tempo di un'ora si spenderebbero 500 miliardi, per ridurlo di un'ora e mezza ne occorrerebbero 3.000 per ridurlo di due ore e mezza ci vorrebbero 12.000 miliardi, (ma qualcuno sussurra già che il preventivo reale è di 30.000 miliardi di lire).

Il 14 ottobre, a Susa, c'è un nuovo convegno sulle ipotesi di tracciato dello studio della Regione: questa volta lo organizza la Regione stessa per rispondere alle accuse di aver lasciato la precedente presentazione nelle mani di un club privato. Il presidente della Comunità Montana della Bassa valle Frigeri si chiede « come può la Regione venire a parlare di treno veloce quando non sono ancora state sanate le ferite inferte dalla autostrada », ed il presidente di Habitat, Cancelli fa il punto. « In valle ci sono già troppe infrastrutture e, in questo modo la si trasforma in un luogo invivibile ».

Ma il convegno a Susa è quasi un paravento: due soli giorni dopo la Regione, insieme al Comitato Promotore per L'Alta Velocità Lione Trieste, tengono a Torino un altro convegno sullo stesso tema, ma in cui il progetto di superamento delle Alpi è ben diverso da quello proposto a Susa come il migliore tra quelli studiati.

Nella sala del Consiglio Regionale i vertici ferroviari che progettano l'Alta Velocità Italiana riprendono in mano l'iniziativa e presentano il tunnel di 54 chilometri a doppia canna come l'unica ipotesi di lavoro.

Lo scopo dichiarato del convegno è quello di spingere la decisione dei ministri nel prossimo vertice intergovernativo di Parigi

Anche Pininfarina non manca di usare La Stampa per indirizzare le scelte pubbliche con dati che appaiono a strampalati, ma che tutti fingono di recepire con la massima attenzione.

« Tra 5 anni i collegamenti tra Italia e Francia saranno saturi, la nuova linea è una scelta obbligata ».

« Sull'asse Lione Torino Venezia è concentrato il 26 per cento di tutto il traffico europeo ».

I ministri dei trasporti italiano e francese non li deluderanno e nel vertice intergovernativo sigleranno il protocollo di intesa che dichiara prioritaria la Torino Lyon e sceglie provvisoriamente la soluzione del tunnel lungo sotto il Moncenisio. Il progetto esecutivo è atteso per il 1993. Pesa in questa decisione il fatto che tra le forze politiche piemontesi solo Rifondazione Comunista ed i Verdi si siano espressi contro. Ad essi si aggiungerà il gruppo regionale della Lega Nord, finché non verrà smembrato da lotte interne.

Habitat replica a dicembre con forza e con fantasia presentando in un convegno la simulazione del rumore aerodinamico del TGV in Val di Susa che è stata ricostruita da esperti del Politecnico di Torino con l'aiuto dei volontari che sono andati a Macon a registrarsi il rumore del TGV Parigi Lione.

L'effetto della riproduzione e le relazioni tecnico scientifiche dei relatori, gelano la sala del cinema di Condove strapiena di gente.

A fine d'anno La Stampa annuncia che Pininfarina sta contattando le banche per finanziare la Torino Lione: sarà una notizia ripetuta spesso negli anni a venire.

1993

Anche il diavolo però, qualche volta, mette la coda tra le bugie. A gennaio, quando esce una patinatissima pubblicazione « Lyon Turin Milan: puorquoi, pour qui ? » edita dal Comitato Promotore fran-

cese, nella firma dell'articolo dell'amministratore delegato della TAV. la sigla viene incautamente tradotta in «Torta» ad Alta Velocità, anziché Treno ad Alta Velocità.

In una corrispondenza da Lione qualche tempo dopo, il Sole 24 ore, quotidiano della Confindustria si lascia sfuggire la cifra di 30.000 miliardi, cioè il costo presunto che danno gli oppositori sulla base di una valutazione comparativa, che è quattro volte quella dichiarata.

A febbraio, Habitat e le associazioni ambientaliste organizzano al Politecnico di Torino un convegno dal titolo «Questo treno farà rumore». Anche qui viene riproposta la riproduzione del rumore prodotto da un TGV in una valle alpina.

Intanto circa 40 associazioni locali della Savoia che si oppongono al passaggio del TGV Alpin contattano la Pro Natura per allargare al lato italiano la loro richiesta di una perizia indipendente al progetto della Torino Lione. Comincia così un filo diretto per lo scambio di informazioni che si rivelerà importantissimo in molte circostanze future.

A Parigi si insedia il Comitato di Pilotaggio intergovernativo che dovrà esaminare gli studi effettuati dalle ferrovie italiane e francesi e seguire lo sviluppo del progetto

In Italia il presidente della Regione Brizio, difende gli studi fatti fare dalla Regione, ma alla fine deve subire l'iniziativa di Habitat che lo denuncia per abuso di atti di ufficio per non aver fornita la documentazione sullo studio commissionato dall'ente che presiede. L'iniziativa, che avrà successo, è un piccolo capolavoro di diritto amministrativo redatto dall'avvocato Massimo Molinero, una colonna della associazione, che è mancato recentemente.

Ad aprile il confronto si fa serrato: Il Comitato intergovernativo di Pilotaggio diventa operativo e crea 5 sottogruppi che approfondiranno ognuno un aspetto della nuova linea. Il presidente Brizio annuncia che fra sei mesi si avranno tutte le carte in mano per dare il via libera alla nuova ferrovia, e sostiene che, «prima di ogni decisione consulteremo la gente». Il pre-

sidente della Comunità Montana gli risponde dal monumento alla Civiltà Montanara di Mocchie ricordandogli la lunga storia di richieste di incontro avanzate dalla Comunità sin dal febbraio del 1991 e restate lettera morta.

E così, sull'onda del crescere della protesta, si arriva il primo incontro ufficiale tra la giunta Regionale e gli amministratori dei comuni della Val di Susa, ma l'argomento dell'incontro è ancora il dossier sul «caso Valsusa», cioè su tutto il vasto insieme di problemi della valle, dalla crisi occupazionale agli impegni presi e non mantenuti dalla autostrada.

Habitat decide di rendere più mirata la sua battaglia e di creare un «Comitato contro l'Alta Velocità in Val di Susa», inviando ai comuni una proposta di delibera contro l'Alta Velocità ed avviando contatti con tutti i gruppi politici per avere un incontro. Risponderanno solo il gruppo regionale della Lega Nord e l'estrema sinistra.

Il comune di Condove rompe il ghiaccio ed è il primo a rafforzare la propria opposizione alla nuova linea ferroviaria con una delibera del consiglio comunale. Nei mesi seguenti lo seguiranno tutti gli altri comuni della bassa valle. In questa generale maturazione di idee, è determinante il ruolo di «Dialogo in Valle» un piccolo mensile di informazione che puntualmente, ad ogni uscita, offre cronache, testi di interventi e documenti di prima mano che non sarebbero reperibili in altro modo.

Sin da aprile il presidente della regione Brizio si trova in difficoltà nel suo duplice ruolo di controllore e di controllato cioè di presidente del Comitato Promotore e di presidente di un ente pubblico a cui è conferita la decisione sul progetto così, sotto l'incalzare della azione legale degli avvocati di Habitat, lascia la rappresentanza del Comitato. Gli si deve riconoscere un gesto di onestà che non sarà più ripetuto da altri in tutta questa vicenda.

Nel frattempo l'azione ferve su entrambi i versanti: a Torino scende in campo l'Unione delle Camere di Commercio Piemontesi con un convegno dal titolo

« I rapporti tra la nuova linea ferroviaria ad Alta velocità e le economie locali sui versanti italiano e francese » che prospetta un futuro meraviglioso per le comunità che lasceranno passare il treno sulla loro testa. Per la prima volta si parla di una potenzialità complessiva di 420 treni al giorno sulle due linee, contro gli 85 attuali.

Mentre la regione Piemonte si fa condannare piuttosto che dare copia degli studi, da parte francese, la Prefettura della regione Rhone Alpes compie un bel gesto di apertura facendo arrivare a Pro Natura tramite le associazioni di oltr'Alpe, un ponderoso studio sulla « Nouvelle Liaison ferroviaire Lyon Turin » redatto insieme alle Ferrovie francesi SNCF. Il documento, ricco di cartine e di studi documentati, costituirà per parecchio tempo, una delle principali fonti di informazione e di valutazione sui progetti in atto e verrà puntualmente diffuso alla stampa per far conoscere la esatta versione di quanto si va progettando.

È l'unico documento che illustri nei dettagli cosa siano i supertreni merci della autostrada ferroviaria: convogli di 70 vagoni doppi, ognuno con un TIR sopra, che saranno lunghi 1.500 metri e che peseranno circa 3.600 tonnellate, cioè tre volte più lunghi e tre volte più pesanti dei maggiori merci attuali, che viaggeranno ad una velocità media di 120 km all'ora, contro la media attuale di 80.

Nel mese di luglio si rafforzano le iniziative. Il Rotary lancia un convegno ad Avigliana su « TAV economia ed ambiente » in cui si distribuisce lo studio della Unione delle Camere di Commercio di cui nessuno parlerà più in seguito.

Per confrontare le informazioni e raccogliere altri elementi, un ambientalista della valle incontra presso Chambéry le associazioni della Savoia. Si constata che il Comitato Promotore italiano ha diffuso in Francia notizie false affermando che da parte italiana tutto è ormai deciso e, insieme ai documenti che serviranno per le smentite sui loro giornali, vengono dati gli studi sull'impatto del rumore di un treno veloce in una valle alpina, fatti

gratuitamente per Habitat da Chiocchia e Cancelli docenti del Politecnico di Torino.

I francesi ricambiano con altri documenti ed altre importanti notizie.

A settembre il Comitato di Pilotaggio, riunito a Roma, seguendo l'indicazione delle ferrovie, ormai compatte dietro ogni progetto di Alta Velocità, approva ufficialmente la scelta del tunnel lungo. Per La Stampa è l'occasione per altri articoli con cui annuncia l'« OK al tunnel ».

Più o meno nello stesso periodo arriva finalmente sul tavolo dei comuni il « Rapporto di sintesi dello studio di inserimento nel territorio della valle di Susa del collegamento ad Alta Velocità Torino Lione ». Sino ad ora la Regione non aveva voluto lasciarne delle copie ma adesso divulgare queste pagine diventa un modo per mostrare che non perde l'iniziativa e che le redini del territorio sono strettamente nelle sue mani. Questa volta è Romano Perino, sindaco di Mompantero, già alfiere della lotta contro l'elettrodotto, che prende l'iniziativa di guidare una pattuglia di « 7 sindaci contro l'Alta Velocità » (Condove, Mompantero, Bussoleno, S. Didero, Villar-focchiardo, Vaie, VillarDora) che chiedono alla Comunità Montana della Bassa valle un dibattito urgente.

Intanto sul versante francese l'opposizione pare molto più decisa e le associazioni bloccano per protesta due stazioni e la linea ferroviaria.

Il vertice interministeriale, che si tiene a Roma il 26 novembre, non riserva sorprese: facendo seguito alla raccomandazioni del Comitato di Pilotaggio, il 26 novembre i ministri Costa e Bousson firmano a Roma un nuovo accordo con cui appoggiano il progetto delle Ferrovie e stanziano 83 miliardi per gli studi. Secondo La Stampa, che ha preceduto e seguito l'incontro « La Grande Vitesse ferroviaria non è più un sogno: con il tunnel di 54 chilometri il Piemonte si avvicina all'Europa ». E si incomincia a parlare in termini più precisi anche di autostrada ferroviaria per caricare gli automezzi pesanti.

A Roma arrivano anche i messaggi di protesta con cui i sindaci più agguerriti ed Habitat annunciano la intenzione di « battersi con tutti i mezzi legali ».

La risposta dei sindaci della valle di Susa è perentoria: ai primi di dicembre: la riunione di 17 sindaci presso la Comunità Montana vota il documento dei « Quattro NO ».

No perché la valle di Susa non è in grado di sopportare altre infrastrutture.

No Perché la qualità dell'ambiente è un diritto fondamentale della comunità locale.

No perché le scelte vengono assunte in palese contrasto con il diritto dei cittadini di avvalersi del bene natura quale elemento prioritario della vita.

No perché è demagogico affermare che la costruzione della linea ad Alta velocità risolva il problema occupazionale in valle.

La Stampa dà invece voce a Pininfarina che illustra « L'amico supertreno » e ribadisce che si tratta di « una scelta fondamentale non solo per i trasporti ma per la ripresa dell'intera economia del Paese », ed il presidente della Unione Industriale aggiunge che Torino si trasformerà « da periferia d'Italia a Porta d'Europa ». Ma intanto c'è imbarazzo ed il termine di Alta Velocità viene sostituito da quello di « quadruplicamento della linea ».