

# RESOCONTO STENOGRAFICO

716.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 20 DICEMBRE 2016

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ROBERTO GIACHETTI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **LUIGI DI MAIO**E DELLA PRESIDENTE **LAURA BOLDRINI**

### INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO ..... 1-75

|   | PAG. |  | PAG. |
|---|------|--|------|
| <b>Missioni</b> .....   | 1    | <b>della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (Approvato dal Senato) (A.C. 4151) (Seguito della discussione)</b> ..... | 1    |
| Presidente .....  | 1    | Presidente .....   | 1    |
| <b>Preavviso di votazioni elettroniche</b> .....                                      | 1    |  |      |
| Presidente .....  | 1    |  |      |
| <i>(La seduta, sospesa alle 11,05, è ripresa alle 11,35)</i> .....                    | 1    |  |      |
| <b>Disegno di legge: S. 2551 – Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo</b> |      |  |      |

**N. B.** Il **RESOCONTO SOMMARIO** è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina “Resoconti” del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

**N. B.** Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare-NCD-Centristi per l'Italia: AP-NCD-CpI; Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Scelta Civica-ALA per la Costituente Liberale e Popolare-MAIE: SC-ALA CLP-MAIE; Civici e Innovatori: (CI); Democrazia Solidale-Centro Democratico (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE! - Pri: Misto-FARE! - Pri; Misto-Movimento PPA-Moderati: Misto-M.PPA-Mod; Misto-UDC: Misto-UDC.

|  | PAG.          |   | PAG.               |
|--|---------------|---|--------------------|
| <i>(Esame di una questione pregiudiziale – A.C. 4151)</i> .....                                  | 2             | Garavini Laura (PD) .....                                       | 23                 |
| Presidente .....   | 2             | Giorgis Andrea (PD) .....                                       | 27                 |
| Dadone Fabiana (M5S) .....   | 2             | Lavagno Fabio (PD) .....  | 26                 |
| Garofalo Vincenzo (AP-NCD-CpI) .....   | 5             | Liuzzi Mirella (M5S) .....                                      | 13                 |
| Gasparini Daniela Matilde Maria (PD) ....  | 7             | Marantelli Daniele (PD) .....                                   | 22                 |
| Simonetti Roberto (LNA) .....  | 6             | Marcon Giulio (SI-SEL) .....                                    | 21                 |
| <i>(La seduta, sospesa alle 11,55, è ripresa alle 12,05)</i> .....                               | 7             | Massa Federico (PD) .....                                       | 21                 |
| Presidente .....   | 7             | Morani Alessia (PD) .....                                       | 21                 |
| Airaudò Giorgio (SI-SEL) .....   | 8             | Nesci Dalila (M5S) .....  | 20                 |
| Gasparini Daniela Matilde Maria (PD) ....  | 7             | Parentela Paolo (M5S) .....                                     | 24                 |
| <i>(Esame degli articoli – A.C. 4151)</i> .....  | 8             | Porta Fabio (PD) .....  | 25                 |
| Presidente .....   | 8             | Quartapelle Procopio Lia (PD) .....                             | 20                 |
| <i>(Esame dell'articolo 1 – A.C. 4151)</i> .....   | 8             | Quintarelli Giuseppe Stefano (CI) .....                         | 25                 |
| Presidente .....   | 8             | Romano Paolo Nicolò (M5S) .....                                 | 19                 |
| Spadoni Maria Edera (M5S) .....  | 8             | Segoni Samuele (Misto-AL-P) .....                               | 24                 |
| <i>(Esame dell'articolo 2 – A.C. 4151)</i> .....   | 9             | Sibilia Carlo (M5S) .....                                       | 12, 16             |
| Presidente .....   | 9             | Spadoni Maria Edera (M5S), <i>Relatrice di minoranza</i> .....  | 9, 10, 11, 14      |
| <i>(Esame dell'articolo 3 – A.C. 4151)</i> .....   | 9             | Spessotto Arianna (M5S) .....                                   | 14                 |
| Presidente .....   | 9, 14, 15, 16 | Tripiedi Davide (M5S) .....                                     | 24                 |
| Airaudò Giorgio (SI-SEL) .....   | 12            | Zampa Sandra (PD) .....   | 22                 |
| Alberti Ferdinando (M5S) .....   | 17            | Zolezzi Alberto (M5S) .....                                     | 17                 |
| Bonomo Francesca (PD) .....  | 23            | <i>(La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 14)</i> ..... | 27                 |
| Borghi Enrico (PD) .....   | 22            | <b>Missioni</b> (Alla ripresa pomeridiana) .....                | 27                 |
| Bragantini Paola (PD) .....  | 19            | Presidente .....  | 27                 |
| Brandolin Giorgio (PD) .....   | 26            | <b>Ripresa discussione – A.C. 4151</b> .....                    | 27                 |
| Caso Vincenzo (M5S) .....  | 13            | <i>(Ripresa esame dell'articolo 3 – A.C. 4151)</i> .            | 27                 |
| Castelli Laura (M5S) .....   | 20            | Presidente .....  | 27                 |
| Causi Marco (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i> .....                                       | 9, 10, 11     | Airaudò Giorgio (SI-SEL) .....                                  | 37, 40, 42, 44     |
| Chimienti Silvia (M5S) .....   | 13            | Alberti Ferdinando (M5S) .....                                  | 31                 |
| Crippa Davide (M5S) .....  | 13, 15        | Bargero Cristina (PD) .....                                     | 31                 |
| D'Incà Federico (M5S) .....  | 16            | Bianconi Maurizio (Misto-CR) .....                              | 40                 |
| D'Ottavio Umberto (PD) .....   | 22            | Castelli Laura (M5S) .....                                      | 33, 34, 38, 39, 45 |
| D'Uva Francesco (M5S) .....  | 15            | Causi Marco (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i> .....      | 27, 44             |
| Dadone Fabiana (M5S) .....   | 16            | Cominardi Claudio (M5S) .....                                   | 32                 |
| De Lorenzis Diego (M5S) .....  | 25            | Crippa Davide (M5S) .....                                       | 30, 35, 38         |
| Dell'Orco Michele (M5S) .....  | 12            | Dadone Fabiana (M5S) .....                                      | 33                 |
| Della Valle Ivan (M5S) .....   | 12            | Dell'Orco Michele (M5S) .....                                   | 38                 |
| Di Battista Alessandro (M5S) .....   | 17            | Della Valle Ivan (M5S) .....                                    | 29, 35, 42, 43, 47 |
| Di Salvo Titti (PD) .....  | 26            | Di Salvo Titti (PD) .....                                       | 33                 |
| Di Stefano Manlio (M5S) .....  | 20            | Farina Gianni (PD) .....  | 32                 |
| Fantinati Mattia (M5S) .....   | 23            | Fregolent Silvia (PD) .....                                     | 32                 |
| Farina Gianni (PD) .....   | 19            | Lavagno Fabio (PD) .....  | 36                 |
| Fregolent Silvia (PD) .....  | 18            | Longo Piero (FI-PdL) .....                                      | 43                 |
| Galletti Gian Luca, <i>Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare</i> ..... | 11            | Pesco Daniele (M5S) .....                                       | 35                 |
|  |               | Quartapelle Procopio Lia (PD) .....                             | 42                 |
|  |               | Sibilia Carlo (M5S) .....                                       | 31                 |

|  | PAG.       |  | PAG. |
|--|------------|--|------|
| Spadoni Maria Edera (M5S) .....  | 30, 36, 41 | <b>Sull'attentato terroristico verificatosi ieri a Berlino</b> .....   | 69   |
| Spessotto Arianna (M5S) .....  | 46         | Presidente .....   | 69   |
| <i>(Esame dell'articolo 4 - A.C. 4151)</i> .....   | 48         | <b>Trasferimento a Commissione in sede legislativa della proposta di legge n. 1533-B</b> .....   | 69   |
| Presidente .....   | 48         | Presidente .....   | 69   |
| Causi Marco (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i> .....                                       | 48         | <b>In morte dell'onorevole Paolo Prodi</b> .....   | 69   |
| Galletti Gian Luca, <i>Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare</i> ..... | 48         | Presidente .....   | 69   |
| Spadoni Maria Edera (M5S), <i>Relatrice di minoranza</i> .....                                   | 48         | <b>Su un lutto del deputato Alessandro Zan</b> .....   | 70   |
| <i>(Esame degli ordini del giorno - A.C. 4151)</i> ....  | 49         | Presidente .....   | 70   |
| Presidente .....   | 49         | <b>Su un lutto del deputato Mino Taricco</b> .....   | 70   |
| Galletti Gian Luca, <i>Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare</i> ..... | 49         | Presidente .....   | 70   |
| <i>(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 4151)</i> ..   | 49         | <b>Sui lavori dell'Assemblea</b> .....   | 70   |
| Presidente .....   | 49         | Presidente .....   | 70   |
| Airaudò Giorgio (SI-SEL) .....   | 60         | <b>Interventi di fine seduta</b> .....   | 71   |
| Allasia Stefano (LNA) .....  | 56         | Presidente .....   | 71   |
| Archi Bruno (FI-PdL) .....   | 61         | Maestri Andrea (Misto-AL-P) .....  | 71   |
| Baradello Maurizio (DeS-CD) .....  | 52         | Petraroli Cosimo (M5S) .....   | 71   |
| Castelli Laura (M5S) .....   | 63         | Romano Paolo Nicolò (M5S) .....  | 72   |
| D'Ottavio Umberto (PD) .....   | 65         | <b>Ordine del giorno della seduta di domani</b> .....  | 72   |
| Garofalo Vincenzo (AP-NCD-CpI) .....   | 58         | <b>Testi degli interventi di cui è stata autorizzata la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna: Vincenzo Garofalo (A.C. 4151)</b> ..... | 72   |
| Nastri Gaetano (FdI-AN) .....  | 50         | <b>Segnalazioni relative alle votazioni effettuate nel corso della seduta</b> .....  | 75   |
| Oliaro Roberta (CI) .....  | 55         | <b>Votazioni elettroniche (Schema) . Votazioni I-XVIII</b>   |      |
| Rabino Mariano (SC-ALA CLP-MAIE) .....   | 54         |  |      |
| Segoni Samuele (Misto-AL-P) .....  | 49         |  |      |
| <i>(Votazione finale ed approvazione - A.C. 4151)</i> .....                                      | 67         |  |      |
| Presidente .....   | 67         |  |      |
| D'Uva Francesco (M5S) .....  | 68         |  |      |
| Prestigiacomo Stefania (FI-PdL) .....  | 68         |  |      |

**N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.**  
**Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.**

PAGINA BIANCA

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
ROBERTO GIACHETTI

**La seduta comincia alle 11.**

PRESIDENTE. La seduta è aperta.  
Invito il deputato segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

DAVIDE CAPARINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 dicembre 2016.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

*(È approvato).*

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Adornato, Angelino Alfano, Alfreider, Artini, Bindi, Boccia, Bonafede, Capelli, Carbone, Catania, Causin, Coppola, Covello, Damiano, Epifani, Fraccaro, Galati, Gandolfi, Guerra, Lauricella, Librandi, Malpezzi, Mannino, Marotta, Meta, Miccoli, Morassut, Parisi, Piepoli, Piso, Quaranta, Rossomando, Santerini, Scanu, Schullian, Sereni, Sottanelli e Turco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente novantacinque, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna (*Ulteriori co-*

*municazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna).*

**Preavviso di votazioni elettroniche (ore 11,04).**

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazione mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del Regolamento.

Direi che, siccome è in corso anche la Conferenza dei capigruppo, a questo punto sospendiamo la seduta che riprenderà alle ore 11,30.

**La seduta, sospesa alle 11,05, è ripresa alle 11,35.**

**Seguito della discussione del disegno di legge: S. 2551 – Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (Approvato dal Senato) (A.C. 4151).**

PRESIDENTE. La seduta è ripresa.

L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge di ratifica, già approvato dal Senato, n. 4151: Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016.

Ricordo che nella seduta del 19 dicembre si è conclusa la discussione sulle linee generali e i relatori e i rappresentanti del Governo hanno rinunciato a intervenire in sede di replica.

Ricordo altresì che è stata presentata la questione pregiudiziale di merito Dadone ed altri n. 1.

***(Esame di una questione pregiudiziale  
- A.C. 4151)***

PRESIDENTE. Passiamo all'esame della questione pregiudiziale di merito Dadone ed altri n.1 (*Vedi l'allegato A - A.C. 4151*).

Ricordo che, a norma del comma 3 dell'articolo 40 del Regolamento, la questione pregiudiziale può essere illustrata per non più di dieci minuti da uno solo dei proponenti. Potrà altresì intervenire un deputato per ognuno degli altri gruppi per non più di cinque minuti.

L'onorevole Dadone ha facoltà di illustrare la sua questione pregiudiziale di merito Dadone ed altri n. 1. Prego.

FABIANA DADONE. Grazie, Presidente. Oggi la Camera si accinge ad esaminare ed approvare il disegno di legge n. 4151, recante l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione sia dell'Accordo tra la Repubblica italiana e francese in merito al TAV di Chiomonte, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, che il Protocollo addizionale con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con connesso e annesso il Regolamento dei contratti adottato a Torino a giugno 2016.

Con la presente pregiudiziale, però, chiediamo a quest'Aula che non si proceda all'esame del presente atto per vari motivi che vado ad illustrare brevemente.

Innanzitutto il primo. All'articolo 1 di questo disegno di legge si prevede...

PRESIDENTE. Colleghi, abbassate un po' il tono della voce. Grazie.

FABIANA DADONE. Grazie, Presidente. All'articolo 1, dicevo, del presente disegno di legge si prevede l'autorizzazione alla ratifica di entrambi i due atti che ho citato, l'Accordo del 2015 e il Protocollo addizionale del 2016. Ciò comporta, di fatto, che, non solo al Senato ma anche qui alla Camera, non si è potuto esprimere un voto difforme sui due provvedimenti. Quindi, di fatto, quello che prevede l'articolo 72 della Costituzione, che si traduce poi in regolamenti applicativi di Camera e Senato, i voti per i singoli articoli, i voti per emendamenti in Commissione e poi in Aula, vengono di fatto ignorati e si deve fare obbligatoriamente un mono voto per entrambi gli Accordi. Di fatto, lo ripeto, impedendoci di esprimerci favorevolmente su uno piuttosto che contrario su un altro.

Il secondo punto, che è quello, secondo me, tra i più importanti, è il rischio, nuovamente, che si paventa della mancata applicazione della normativa antimafia nella sezione transfrontaliera, ossia quella zona che arriva fino a Bussoleno, nonostante il regolamento dei contratti, che ho prima citato. Il problema dell'applicazione della normativa antimafia si affacciò già nel 2012, quando Francia e Italia stabilirono, con l'Accordo di Roma, che per i contratti di appalto della linea nella zona transfrontaliera, quindi fino a Bussoleno, si applicasse esclusivamente la legge francese, di fatto cedendo della sovranità.

Non solo, quindi, il rischio che non si applicasse la normativa antimafia, in cui in questo caso viene tentato di mettere una pezza, ma addirittura...

PRESIDENTE. Attenda, onorevole Dadone. Colleghi, per favore. Prego.

FABIANA DADONE. Grazie. ... Ma altresì, per quel che riguarda la normativa sugli infortuni, di fatto c'è una cessione di sovranità, per cui qualsiasi cittadino dovesse banalmente inciampare su una pietra a Bussoleno dovrebbe ottenere un risarcimento secondo una normativa che non è quella italiana e questo mi pare tutto tranne che costituzionale.

Ma torniamo al problema che si è creato con l'Accordo del 2012. Con l'articolo 6 si è ceduta di fatto sovranità; quell'Accordo è diventato legge, perché è stato ratificato. Per riuscire a risolvere la problematica, si sarebbe dovuto notificare tramite gli Accordi del 2015 e 2016 quell'Accordo e, invece, che cosa si è fatto, anziché andare a stralciare quella norma? Si è pensato bene di fare un regolamento, un regolamento che si contiene le regole dell'antimafia, però non è contenuto né nell'Accordo del 2015 né in quello del 2016. Il problema è che questi due Accordi erano già stati firmati nel momento in cui, invece, il regolamento è stato emesso, perché è stato emesso — ho ricordato prima le date — in una fase successiva alla firma e, secondo la Convenzione di Vienna — non certo secondo me —, il momento della conclusione avviene nella fase di negoziazione, quando c'è la firma; cioè, nel momento in cui c'è la firma i due trattati sono conclusi. Poi, si apre la fase di ratifica sulla base di quello che si è firmato e quello diventa legge, poco importa che dopo si sia fatto un regolamento che diventa allegato e fa parte effettiva. Di fatto, non viene citato effettivamente nei due accordi del 2015 e del 2016. Quindi, con la ratifica odierna, non diventerà legge. Diventerà legge soltanto quanto è contenuto nei trattati, a meno che non si ammetta candidamente che si vuole violare l'articolo 14 della Convenzione di Vienna.

Altro problema: si deve segnalare che questo regolamento, peraltro — quand'anche si volesse considerare realmente applicabile — è stato fatto da una commissione intergovernativa che non ha funzione legislativa, per cui a quest'altro problema si aggiunge questo ulteriore

problema. Io mi rendo conto che sia una pezza che è stata messa su una situazione di cui si è preso atto nel momento in cui l'opposizione responsabile ha sollevato la problematica in sede di Commissione antimafia, in sede di affari costituzionali, in sede di audizione con la Commissione giustizia, davanti al dottor Caselli, davanti al presidente dell'ANAC, davanti all'allora Ministro dell'interno, Alfano, e davanti al Ministro della giustizia, Orlando; allora, si è pensato di fare questo regolamento, pensandola così: andiamo a fare il regolamento in maniera che si applichi in Francia; avendo ceduto la sovranità con l'accordo precedente, a cascata questo nuovo regolamento antimafia si applicherà anche in Italia. Pensate quanto è folle quest'idea; sarebbe stato molto più semplice con i due accordi andare a modificare la cessione di sovranità precedente ed eravamo sicuri che la normativa antimafia si sarebbe applicata in quel cantiere e, invece, si è preferito mettere una pezza di cui io dubito. Perché dubito? Innanzitutto, per il principio di uguaglianza; fino a Bussoleno si applicherà questo «super» codice antimafia, come è stato chiamato da alcuni degli auditi, «super» perché è diverso da quello italiano. Noi dovremmo essere all'avanguardia, ma facciamo applicare a loro un codice simile al nostro, poi l'applichiamo in una sezione di territorio italiano e in una sezione di quello francese, sperando che non violi il principio di uguaglianza. Questo, a fronte anche del fatto che, per due anni, il codice unico del procedimento, che è stato assegnato erroneamente dal CIPE — per un errore che, per carità, si può imputare anche alla buona fede — a quell'opera, era un codice errato. Perché è così importante segnalarlo? Perché, io l'ho sollevato con atti di sindacato ispettivo, è stato ammesso candidamente che il codice era errato e, quindi, per due anni, la tracciabilità dei flussi finanziari delle aziende che hanno lavorato in quel cantiere non era più tracciabile, perché chiaramente il codice era quello di un'altra opera; quindi, non si sono potuti fare i debiti controlli. Noi andiamo ad affidarci a un regolamento



che, di fatto, non diventerà legge, in una condizione di questo genere e dopo aver sentito anche le numerose inchieste che hanno visto le aziende coinvolte nel cantiere di Chiomonte. Quindi, io continuo a sollevare perplessità in merito, perplessità che ho sollevato in sede di audizione e di fronte all'unico esperto di diritto internazionale; a domanda espressa sulla violazione della Convenzione di Vienna mi è stata di fatto fornita, inizialmente, una non risposta e poi è stato detto che, effettivamente, sarebbe stato più incisivo andare ad operare sull'Accordo precedente. Già solo questo dovrebbe essere un motivo per fermarsi di fronte alla ratifica di questo provvedimento. Infatti, lo ripeto, ciò che diventerà legge è solo quanto contenuto nell'Accordo del 2015-2016.

A tutto questo aggiungo il fatto, per completezza espositiva, che il documento di cui stiamo parlando, il famoso regolamento che contiene la normativa antimafia — è stato allegato qui agli atti e potete sfogliarlo comodamente, a pagina 23 del fascicolo — è un documento che contiene semplicemente due firme in calce, ma manca un luogo, manca la data della firma, manca una firma di un ente validante un protocollo; così è una firma tra due persone ed è come se potesse avere valore di legge o, addirittura, valore di ratifica un foglio di questo genere. Ciò, solo per far rendere conto anche a chi ci segue, non certo all'Aula che è sorda di fronte a questi richiami, che cosa andiamo a ratificare oggi.

Terzo punto non da poco: l'irragionevolezza dell'atto. Il Trattato, che è oggetto di ratifica, non rispetta l'articolo 1 dell'Accordo di Torino del 2001 che è stato già ratificato e che, quindi, è già diventato legge dello Stato, dove si stabilisce espressamente che l'entrata in servizio dovrà avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti. Questa saturazione è ben lungi dall'avvenire e questo è stato ricordato, anche in sede di audizione, dalla professoressa Alessandra Algostino. La ferrovia reale oggi è utilizzata al 16 per cento delle sue capacità, quindi, tre volte in meno rispetto a quindici anni fa. Pen-

siamo che saturazione! Irragionevolezza anche dal punto di vista dei costi; all'Italia, per 12 chilometri di tratta compete il 57,9 per cento delle spese; alla Francia per 45 chilometri il 42,1 per cento di spese, perché noi siamo veramente dei volponi non da poco da questo punto di vista.

In relazione all'ultimo profilo che qui mi accingo brevemente ad illustrare — poi, chi è interessato si andrà a leggere la ben più lunga e dettagliata pregiudiziale — rilevo come il processo decisionale relativo al progetto ha violato, di fatto, i diritti dei cittadini, ai quali non è stato permesso di esprimere le proprie valutazioni secondo quanto previsto dalla Convenzione di Aarhus e da altre norme a livello internazionale.

Questo è grave *vulnus* che è stato anche riconosciuto dal tribunale permanente dei popoli di Torino con una sentenza che è stata citata in Commissione da uno degli auditi, suscitando l'ilarità e lo schernimento da parte del relatore, con, dal mio punto di vista, un garbo istituzionale che, veramente, è degno di nota e che, quindi, qui, mi sento di dover recitare, quanto meno per completezza. È la sentenza di Torino n. 8 del 2015 che chiaramente dice: in Val di Susa sono stati violati i diritti relativi alla piena informazione sugli obiettivi, le caratteristiche e le conseguenze del Progetto.

Questi sono, brevemente, i grossi motivi di incostituzionalità procedurali per i quali l'Aula non dovrebbe procedere alla ratifica; a questi se ne affiancano oltre 150 di merito per i quali è folle e irrazionale, nel momento in cui un Paese è piegato dalla crisi, andare a buttare nel water milioni di soldi in un'opera completamente inutile e sulla quale neanche siamo sicuri di poter fare controlli antimafia. Quindi, io invito tutti i deputati a leggere la pregiudiziale e a valutare, mettendosi una mano sulla coscienza, sempre con il presupposto che, insomma, ci tengano, di non procedere proprio alla ratifica di questo atto.

PRESIDENTE. Onorevole Marzana, per favore, tolga quel...



Ha chiesto di parlare l'onorevole Garofalo. Ne ha facoltà.

VINCENZO GAROFALO. Grazie, Presidente. Il nostro gruppo parlamentare, Area Popolare, voterà contro la pregiudiziale presentata all'Accordo con il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Desideriamo ricordare quanto la linea ferroviaria Torino-Lione sia ritenuta collegamento essenziale per la creazione di un'efficace asse dei trasporti lungo la direttrice est-ovest del continente europeo e per implementare l'interscambio economico tra l'Italia e gli altri Paesi e quanto sia importante per il trasporto ferroviario e per il suo rilancio, soprattutto quello relativo alle merci. Inoltre, la linea ferroviaria, una volta definita, comporterà una riduzione annuale, cosa non da poco, di emissione di gas serra di circa 3 milioni di tonnellate. Sono state, peraltro, apportate alcune modifiche al progetto iniziale del tratto ferroviario suddetto che, dal punto di vista strettamente politico e pratico, dovrebbero essere idonee a consentire il superamento delle roventi polemiche sviluppatesi in merito a tale opera pubblica. L'Unione Europea aveva previsto la creazione di una rete ferroviaria transfrontaliera e transeuropea già dal luglio 1996, estesa, poi, nel 2004 ai nuovi Stati membri. Di questa rete, la linea Torino-Lione risulta essere un asse prioritario perché attraversa due delle maggiori aree sviluppate del continente: la zona sudorientale della Francia e la Pianura Padana. Il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, già approvato dal Senato, reca l'autorizzazione alla ratifica ed esecuzione di un complesso di atti costituito dall'Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e dal Protocollo addizionale concernente le modalità applicative dell'articolo 18 che concerneva la ripartizione dei costi dell'opera tra Italia e Francia del precedente Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012, per tenere conto

dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori produttivi. Inoltre, il disegno di legge citato prevede il Regolamento dei contratti validato il 7 giugno 2016 dalla Commissione intergovernativa italo-francese. Tale ultima misura normativa è diretta a prevenire e contrastare tentativi di infiltrazione mafiosa nei contratti, sia quelli conclusi dal promotore pubblico, sia quelli intercorrenti tra i titolari di contratti e i loro subappaltatori e subaffidatari. Sono norme particolarmente incisive, efficaci e funzionali che permettono un serio e sicuro controllo in grado di eliminare la possibilità del verificarsi di fenomeni quali quelli indicati. Occorre, inoltre, sottolineare come, tale tipo di Regolamento, è pienamente integrato sia con l'Accordo che con il Protocollo, essendone un'immediata conseguenza, che, quindi, ha lo stesso valore di atto internazionale. Pertanto, la normativa cosiddetta antimafia sopracitata è applicabile anche nell'ordinamento interno francese. Infatti, siamo in presenza di misure legislative che non necessitano di alcun intervento normativo di recepimento, come lo stesso Parlamento francese ha già evidenziato. È evidente, quindi, che la ratifica dell'Accordo risulta essere un processo legislativo complesso, ma coerente con l'articolo 80 della Costituzione che implementerà la nostra economia nazionale vista l'esigenza, come abbiamo già sottolineato, di investire in strutture necessarie allo sviluppo socio-economico del nostro Paese. Inoltre, il disegno di legge è corredato da un'analisi tecnico-normativa e da un'analisi di impatto della regolamentazione. Da quest'ultimo documento, risulta la necessità dell'autorizzazione parlamentare alla ratifica dell'insieme di accordi italo-francesi, stante il carattere di obbligazione politica assunta dal nostro Paese con la firma di essi, che fa rientrare gli accordi nell'ambito dell'articolo 80 della nostra Carta costituzionale.

Vi è da sottolineare come, dal dibattito effettuato, sia presso la Commissione affari esteri, sia presso le altre Commissioni in sede consultiva, nonché nel corso delle

audizioni svolte, non siano emerse problematiche legislative dirette ad affermare l'incostituzionalità dell'Accordo. Porto a conclusione il mio intervento, chiedendo l'autorizzazione a depositarne l'intero testo; proprio per i motivi che ho detto poco fa, quest'opera è fondamentale per avviare una politica economica europea che tenga conto, oltre che delle rigorose e importanti riforme strutturali da effettuarsi da parte degli Stati, anche della necessità della crescita socio-economico idonea a rilanciare il progetto europeo ed evitare diseguaglianze sociali che possano compromettere la definitiva affermazione di un'Europa unita.

Per tutti questi motivi, ribadisco il voto favorevole del nostro gruppo, anzi il voto contrario alla pregiudiziale da parte del nostro gruppo.

**PRESIDENTE.** La ringrazio onorevole Garofalo, ovviamente è autorizzato alla consegna del testo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Simonetti. Ne ha facoltà.

**ROBERTO SIMONETTI.** Grazie, Presidente. Noi voteremo contro questa pregiudiziale di costituzionalità, proprio perché voteremo a favore del provvedimento finale, perché la Lega Nord non è nemica del progresso e della modernità. Ovviamente bisogna declinarlo e ovviamente non può essere considerata una valvola di sfogo, la decrescita felice contro la corruzione, perché non è detto che nei Paesi poveri, nei Paesi dove non ci sia richiesta, la corruzione non alberghi, anzi è l'esatto contrario. Qua il tema principale non è tutta la burocrazia, che è stata scritta, che è stata di fatto emendata attraverso questa risoluzione di costituzionalità. Qui in gioco c'è il futuro del Paese, il futuro della Pianura Padana, perché se noi vogliamo che il nord del Paese, la Pianura Padana appunto, diventi il centro delle comunicazioni di scambio dell'intero continente europeo, non possiamo prescindere dalla realizzazione di questa grande infrastruttura, che deve portare ovviamente progresso e ricchezza nel cuore pulsante e nel

cuore economico e produttivo del Paese. Ciò proprio perché, se noi vogliamo essere competitivi nei confronti di Rotterdam, se vogliamo che sia la Pianura Padana il transito di tutte le merci che arriveranno dall'est attraverso il raddoppio del Canale di Suez, non possiamo prescindere dalla TAV, perché questo non è un problema piemontese! La non realizzazione di questo intervento non è un problema solo piemontese, sarebbe un problema dell'intero Paese, soprattutto della Padania e della Pianura Padana, perché altrimenti l'Europa non sta lì a guardare quello che facciamo noi, se noi ci piangiamo addosso o se cerchiamo una decrescita felice, che si tramuterà ovviamente in una decrescita infelice. Lo farà altrove, lo farà al di sopra delle Alpi, portandoci sempre più a sud di questa Europa, portandoci sempre più verso l'Africa e non verso la Germania e verso il cuore economico del nostro continente. Quindi, è miope — è miope! — questa visione di non considerare la realizzazione delle infrastrutture solo perché potrebbe albergarsi, all'interno di queste, un problema di mafia, di corruzione, di tangenti e quant'altro.

E bisogna avere il coraggio: chi ha la responsabilità ci metta la faccia e chi ha la responsabilità ovviamente lavori per il bene comune e per l'utilizzo da buon padre di famiglia dei soldi pubblici. È tanto semplice: ci sono le leggi, c'è la magistratura, non è la politica che deve nascondersi dietro al non eseguire le opere perché, altrimenti, ci sarebbe la corruzione. E poi bisogna fare anche in fretta: di tempo se ne è già perso a sufficienza, anche più che a sufficienza, bisogna chiudere il provvedimento entro la fine dell'anno, il 31 dicembre, perché altrimenti perderemmo il 40 per cento dei trasferimenti che l'Unione europea dà per la realizzazione di questo intervento. Quindi, per avere più Padania in Europa e più Italia in Europa, bisogna farla, altrimenti saremo sempre più Africa e noi con l'Africa non abbiamo nulla da spartire.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare l'onorevole Gasparini. Ne ha facoltà.

DANIELA MATILDE MARIA GASPARINI. Signor Presidente e gentili colleghi, premettendo che esprimerò parere contrario sulla questione pregiudiziale presentata, mi soffermo sui motivi che sostengono questa valutazione, entrando nel merito dei rilievi sollevati dalla questione pregiudiziale del MoVimento 5 Stelle.

Si evidenzia che membri della Camera non potranno esprimere il proprio voto disgiuntamente e in maniera difforme per l'autorizzazione alla ratifica dell'Accordo del 24 febbraio 2015 e del Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016, rispettivamente indicati all'articolo 1, lettera A e B, del disegno di legge oggi in esame.

Faccio presente che i due atti sono strettamente connessi: disgiungendo i voti, si rischierebbe di non garantire le coperture finanziarie necessarie alle realizzazioni del Progetto previsto dall'Accordo del 2015 e rientrando all'articolo 2, comma 1, del Protocollo addizionale. Ricordo in proposito che l'articolo 81 della Costituzione, al terzo comma, prevede che ogni legge che importi nuovi o maggiori oneri, provvede ai mezzi per farvi fronte.

Si paventa, inoltre, la violazione dell'articolo 97, secondo comma, della Costituzione, che impone il buon andamento della pubblica amministrazione, in quanto non verrebbe garantito che la costruzione della nuova infrastruttura consegua la saturazione di quella esistente.

Quanto evidenziato era previsto dall'Accordo del 2001, poi sostituito dall'Accordo del 2012, che all'articolo 28 abroga le disposizioni in contrasto negli accordi precedenti. Analogo dispositivo di abrogazione è previsto dall'Accordo del 2015. Il rilievo, pertanto, non è pertinente nell'attuale quadro pattizio e normativo. Peraltro, le ragioni di merito di questa scelta sono state ben indicate dal relatore Marco Causi nella relazione che ha fatto a questo Parlamento.

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Gasparini, sospendo la seduta per cinque minuti.

**La seduta, sospesa alle 11,55, è ripresa alle 12,05.**

PRESIDENTE. Colleghi, per tranquillizzare tutti quanti: non si è sentita bene l'onorevole Gneccchi, che però adesso è in infermeria per accertamenti. È cosciente, parla, e ovviamente non possiamo che farle gli auguri di una rapidissima ripresa (*Applausi*).

Le chiedo scusa, onorevole Gasparini. Può riprendere il suo intervento, ha ancora tre minuti.

DANIELA MATILDE MARIA GASPARINI. Presidente, anch'io voglio fare gli auguri a Marialuisa Gneccchi, e dirle che le vogliamo bene, perché ci ha fatto spaventare. Riprendo il mio intervento dall'ultimo punto che sto analizzando, laddove si sostiene che la procedura di ratifica non sia idonea a rendere operativi, mediante regolamento, le norme nazionali antimafia, e si ritiene che sarebbe necessario a tal fine una modifica del Trattato. Esaminata la procedura scelta, si evidenzia che il Regolamento dei contratti costituisce parte integrante del Trattato, in quanto è previsto chiaramente nel Protocollo aggiuntivo al Trattato; è richiamato all'articolo 3. Il fatto, poi, che il Regolamento dei contratti sia già allegato al Trattato in sede di ratifica, costituisce un elemento di ulteriore tutela, poiché permette al Parlamento italiano la ratifica di un testo completo privo di rinvii ed altri atti normativi.

In questo modo, il Trattato, il Protocollo aggiuntivo e il Regolamento vincoleranno entrambe le parti che sottoscrivono il Trattato: Italia e Francia. In particolare, anche lo Stato francese sarà tenuto ad applicare la disciplina specifica del Regolamento per la prevenzione e la repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa, indipendentemente dal fatto che queste norme siano previste o meno nel diritto francese. Ricordo che la Francia ha aderito nel 2015 al Patto mondiale delle Nazioni Unite sulla lotta alla criminalità, che include molte delle norme contenute dal Regolamento legato al protocollo addizionale dell'8 marzo 2016, che diventeranno a breve norma anche dello Stato francese.

Non esistono quindi impedimenti formali all'approvazione del disegno di legge Atto Camera n. 4151, che permetterà l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ritenuta un collegamento essenziale per la creazione di un efficiente asse di trasporti lungo la direttrice Est-Ovest del continente europeo per consolidare ulteriormente l'interscambio economico fra l'Italia e gli altri Paesi europei, rilanciando il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, soprattutto per le merci. Secondo i presupposti che stanno alla base del progetto, il Corridoio Mediterraneo, di cui la Torino-Lione è parte essenziale, rappresenta per l'Italia una delle principali reti a supporto del tessuto industriale, perché è in grado di garantire maggiore accessibilità ed una migliore connessione con gli altri Corridoi transeuropei che passano per l'Italia. Inoltre, la costruzione della nuova linea ferroviaria porterà ad una riduzione annuale di emissione di gas serra di circa 3 milioni di tonnellate, equivalenti a quelle prodotte da una città di 300.000 abitanti. Si tratta quindi di un contributo importante nell'ambito della strategia europea di riduzione dei gas ad effetto serra, come previsto nell'Accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP 21, recentemente ratificato dal nostro Parlamento. Per tutti questi motivi, annuncio il voto contrario del gruppo parlamentare del Partito Democratico (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Airaudò. Ne ha facoltà.

GIORGIO AIRAUDO. Presidente, visto che abbiamo abbondantemente argomentato ieri, in sede di discussione sulle linee generali, le ragioni di contrarietà a quest'opera, e vista anche la ristrettezza dei tempi a cui siamo costretti nella discussione degli emendamenti, mi limito a dire che noi voteremo a favore della pregiudiziale di costituzionalità, non solo per le tante ragioni di merito, ma perché è evidente che, a partire dai principi fondamentali e generali della nostra Costitu-

zione, dalla tutela del paesaggio alla tutela del diritto dei cittadini ad associarsi e a rappresentare i propri dissensi, vi sono tutti i presupposti perché questa questione pregiudiziale venga riconosciuta. Quindi, noi voteremo a favore.

PRESIDENTE. Sono così esauriti gli interventi sulla questione pregiudiziale.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla questione pregiudiziale di merito Dadone ed altri n. 1.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 1*).

#### (Esame degli articoli – A.C. 4151)

PRESIDENTE. Essendo stata testé respinta la questione pregiudiziale di merito Dadone ed altri n.1, passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge di ratifica e degli emendamenti presentati.

Le Commissioni I (Affari costituzionali) e V (Bilancio) hanno espresso i prescritti pareri (*Vedi l'allegato A – A.C. 4151*), che sono in distribuzione.

#### (Esame dell'articolo 1 – A.C. 4151)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 (*Vedi l'allegato A – A.C. 4151*), al quale non sono state presentate proposte emendative.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Spadoni. Ne ha facoltà.

MARIA EDERA SPADONI. Grazie, Presidente. Per esprimere il voto contrario a questo articolo vorrei semplicemente ricordare l'iter che è stato portato avanti in Commissione. Più volte, chi è favorevole a questo Accordo ha sempre detto che l'autorizzazione alla ratifica deve essere fatta

entro dicembre. Questo non corrisponde a verità, nel senso che c'è stata proprio un'interrogazione in Parlamento europeo alla quale il commissario europeo per i trasporti, Violeta Bulc, ha risposto, e la cito. La risposta è stata proprio durante la richiesta dell'iter di questa ratifica, quindi quando doveva essere approvata. La Bulc risponde: una delle tappe fondamentali concordate dalle parti — quindi, chiaramente, dalla parte francese e dalla parte italiana — riguarda la ratifica entro gennaio 2017 del Protocollo addizionale, eccetera eccetera.

Quindi, quando in Commissione viene detto...Presidente, gradirei un po' di silenzio, però, perché...

**PRESIDENTE.** Onorevole Spadoni, ovviamente, non è che possiamo pretendere il silenzio assoluto.

**MARIA EDERA SPADONI.** Capisco, però non mi sento.

**PRESIDENTE.** Mi pare che le condizioni siano molto più possibili di tante altre occasioni. La prego di andare avanti e prego i colleghi di abbassare il tono della voce, grazie.

**MARIA EDERA SPADONI.** Dicevo, quindi, quando in Commissione è stato detto che c'era l'assoluta necessità di approvare questa ratifica entro dicembre, non corrisponde al vero, tanto che proprio nel Parlamento europeo, invece, è stato detto il contrario. Ci sono anche moltissime altre criticità, di cui sicuramente parleremo più avanti, però mi sembrava importante in quest'Aula ribadire il fatto che non corrisponde a verità quando viene detto che c'era l'assoluta urgenza, soprattutto durante una crisi di Governo, perché ricordo perfettamente che in Conferenza dei presidenti di gruppo l'allora Ministra Boschi ha dichiarato: c'è comunque da fare la ratifica della Torino-Lione. Non c'era tutta questa fretta e poteva essere tranquillamente posticipata a gennaio 2017.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.  
Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva *(Vedi votazione n. 2)*.

### ***(Esame dell'articolo 2 – A.C. 4151)***

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dell'articolo 2 *(Vedi l'allegato A – A.C. 4151)*, al quale non sono state presentate proposte emendative.

Passiamo dunque ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 2.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva *(Vedi votazione n. 3)*.

### ***(Esame dell'articolo 3 – A.C. 4151)***

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dell'articolo 3 e delle proposte emendative ad esso presentate *(Vedi l'allegato A – A.C. 4151)*.

Se nessuno chiede di intervenire sul complesso degli emendamenti, invito il relatore per la maggioranza ad esprimere il parere della Commissione.

**MARCO CAUSI, Relatore per la maggioranza.** La Commissione esprime parere contrario sugli identici emendamenti 3.1 Fava e 3.27 Castelli.

**PRESIDENTE.** Onorevole Spadoni?

**MARIA EDERA SPADONI, Relatrice di minoranza.** Favorevole.

**PRESIDENTE.** Sugli identici emendamenti 3.2 Airaudo e 3.28 Della Valle?



MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.29 Dadone ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Sugli identici emendamenti 3.4 Fava e 3.50 Spadoni ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Invito al ritiro e a trasformarli in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.6 Palazzotto ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Invito al ritiro e a trasformarlo in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Sugli identici emendamenti 3.19 Airaudo e 3.30 Castelli ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Sugli identici emendamenti 3.20 Palazzotto e 3.31 Della Valle ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.54 Spadoni ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Sugli identici emendamenti 3.21 Fava e 3.32 Dadone ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Sugli identici emendamenti 3.22 Airaudo e 3.33 Spadoni ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.34 Della Valle ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.



PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.23 Palazzotto ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.36 Castelli ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.35 Spadoni ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Sugli identici emendamenti 3.25 Airaudò e 3.51 Castelli ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Invito al ritiro e a trasformarli in apposito ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.55 Spadoni ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.26 Palazzotto ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Parere contrario.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Emendamento 3.53 Cristian Iannuzzi ?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Invito al ritiro e a trasformarlo in apposito ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Spadoni ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Favorevole.

PRESIDENTE. Il Governo ?

GIAN LUCA GALLETTI, *Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Parere conforme al relatore per la maggioranza.

PRESIDENTE. Passiamo agli identici emendamenti 3.1 Fava e 3.27 Castelli.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Spadoni. Ne ha facoltà.

MARIA EDERA SPADONI. Grazie, Presidente. Per dichiarare il voto favorevole del MoVimento 5 Stelle.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Della Valle. Ne ha facoltà.

IVAN DELLA VALLE. Grazie, Presidente. Con questo emendamento chiediamo di sopprimere l'articolo 3 che praticamente prevede la realizzazione dell'opera. Noi arriviamo a questa ratifica e siamo persino un pochettino imbarazzati a doverne parlare. Questo Governo ha forzatamente portato in Aula la ratifica. Abbiamo passato due anni a parlare di riforme. Abbiamo passato anni a parlare di modifica della legge elettorale e adesso passiamo ventisei minuti a parlare di un'opera non voluta dai cittadini, non voluta dalle amministrazioni locali per la quale si stanziavano 2 miliardi e mezzo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) e che non costituisce una delle priorità di questo Paese. Quest'opera è inutile ed è devastante dal punto di vista ambientale. Scusi, Presidente, non avevo i primi quattro minuti?

PRESIDENTE. No, ha un minuto a titolo personale. È intervenuta l'onorevole Spadoni per il gruppo, onorevole Della Valle.

IVAN DELLA VALLE. Va bene.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Airaud. Ne ha facoltà.

GIORGIO AIRAUDO. Grazie, Presidente. Intanto vogliamo ricordare in quest'Aula che il 31 maggio 2013, insieme al MoVimento 5 Stelle, presentammo una mozione in cui chiedevamo di sospendere quell'opera perché non necessaria per i tanti errori previsionali fatti, per le tante modifiche postume riconosciute e perché non ce la possiamo permettere. È vecchia, è sbagliata, impegna risorse che non abbiamo. Questa è un'altra occasione che vi offriamo con questo emendamento per rispettare non solo la volontà dei cittadini di quella Valle ma per tener conto di tutti i cittadini italiani. Insomma più soldi per cambiare i neon nella scuola del figlio del Presidente del Consiglio e non soldi per fare un treno inutile che lascerà le scuole senza neon ed altri servizi.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Dell'Orco. Ne ha facoltà.

MICHELE DELL'ORCO. Grazie. Questo emendamento prevede la soppressione di questa parte per bloccare l'opera su cui non c'è nemmeno una semplice analisi dei costi e dei benefici. Mi ricordo che lo scorso anno il Ministro delle infrastrutture Delrio aveva promesso 1,8 miliardi per la sicurezza ferroviaria a seguito degli ultimi incidenti. Effettivamente nei prossimi mesi verranno erogati dei soldi ma si parla di 300 milioni di euro, cioè un sesto di quello che aveva promesso Delrio. Mentre qua, con questa ratifica, continuiamo con il TAV e ci sono in ballo oltre 2,5 miliardi di euro. Mi chiedo quando capiterà — io spero che non capiti — un altro incidente ferroviario magari con qualche morto e si dirà: mi dispiace, non abbiamo messo in sicurezza le ferrovie oppure le tecnologie adatte sulle tratte regionali perché abbiamo continuato invece con il TAV a spendere miliardi in un'opera inutile. Mi chiedo per cosa sarà ricordato il Ministro Delrio che, quando è venuto in sostituzione di Lupi, ci aspettavamo fosse un rottamatore e che forse qualcosa sarebbe cambiato...

PRESIDENTE. Grazie.

MICHELE DELL'ORCO.... invece sarà ricordato per il Ponte sullo Stretto e per il TAV che continua a procedere (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Grazie. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Sibilia. Ne ha facoltà.

CARLO SIBILIA. Grazie, Presidente. Dal momento che, carte alla mano, documenti alla mano, quest'opera, il TAV, è completamente inutile e non aiuta la mobilità né lo sviluppo del territorio italiano né tanto meno quello della popolazione valsusina e poiché quest'opera non va

incontro agli interessi dei cittadini italiani, allora, se il Governo è ancora favorevole a quest'opera, mi chiedo se il Ministro Galletti è lì perché sta garantendo interessi di qualche azienda mafiosa che deve prendere i soldi da questi appalti della TAV...

PRESIDENTE. Onorevole Sibilìa, sia gentile...

CARLO SIBILIA....oppure no? È una semplice domanda.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Caso. Ne ha facoltà.

VINCENZO CASO. Grazie, Presidente. Con questo emendamento noi chiediamo la cancellazione totale di un'opera inutile, costosa e antidemocratica. Inutile perché i dati che conosciamo tutti e che avete visto — intendo i dati del traffico — ci fanno capire perfettamente che quest'opera non ha alcun senso, è costosa; costi che ancora non conosciamo bene e che sappiamo benissimo quanto lieviteranno ed è antidemocratica per il metodo con cui è stata portata avanti.

I cittadini della Val di Susa spesso vengono trattati come dei criminali, invece veramente i cittadini italiani dovrebbero prendere esempio da queste persone (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Liuzzi. Ne ha facoltà.

MIRELLA LIUZZI. Grazie, Presidente. Nel giugno 2013 intervenni in dichiarazione di voto quando si parlava della mozione contro quest'opera inutile e ricordai una serie di ragioni per cui noi siamo contrari a quest'opera che sono contenute in questo libricino: *Centocinquanta ragioni contro il TAV Torino-Lione*. Essenzialmente le centocinquanta ragioni sono il fatto che non ci sono dati che la giustificano, il fatto che ci sono effetti che addirittura sono controproducenti, perché

è un'opera pesantemente dannosa, perché ha effetti diretti sull'ambiente, per l'enorme spreco di risorse che potrebbero essere, ad esempio, investite nelle ferrovie. Pensiamo che è di questi ultimi mesi il solito rapporto di Legambiente che parla della drammatica situazione dei pendolari in Italia e questi soldi vengono spesi per un'opera inutile a danno di chi davvero ne ha bisogno e delle opere necessarie per questa Italia. Io veramente lo trovo un controsenso (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Crippa. Ne ha facoltà. Colleghi, qua sotto gentilmente... onorevole Bianconi...

DAVIDE CRIPPA. Grazie, Presidente. Io volevo aprire una riflessione sul fatto che, quando si realizza un'opera di questa natura, bisognerebbe avere almeno i dati aggiornati sull'utilizzo. Oggi la ferrovia esistente è utilizzata al 17 per cento delle sue potenzialità, quindi per l'83 per cento non è utilizzata. C'è sostanzialmente un utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria che è 33 per cento volte in meno rispetto a quindici anni fa e voi ancora partite da una progettazione vecchia per dire che oggi serve ancora. I dati alla mano vi smentiscono. Inoltre il traffico su strada tra il 2000 e il 2014 si è ulteriormente ridotto del 20 per cento. È possibile che voi non capiate mai che qualcosa cambia intorno a voi e andate avanti con progetti vecchi di venti e trenta anni fa? Io credo che ci sia un buonsenso che è quello di prendere i numeri, analizzarli e non viaggiare con l'ipocrisia di sempre che vi contraddistingue (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Chimienti. Ne ha facoltà.

SILVIA CHIMIENZI. Grazie, Presidente. Vorrei che quest'Aula riflettesse su alcuni dati. Da un recente rapporto di

Legambiente risulta che il 54 per cento delle scuole italiane sorge in territori ad alto rischio sismico e, di queste, solo l'8 per cento è stato costruito o adeguato successivamente rispettando le norme antisismiche. Non solo, il 50 per cento delle scuole italiane è stato costruito prima del 1971. La gran parte di queste scuole non ha neppure il certificato di agibilità. Ora io dico, con questi numeri allarmanti che riguardano ciò che dovrebbe stare più a cuore a questo Parlamento ovvero la sicurezza dei nostri studenti, noi siamo ancora qui a votare una ratifica per la realizzazione di un'opera costosissima, inutile e dannosa? Per cortesia, riflettiamo sulle priorità per questo Paese (*La deputata Chimienti mostra un fazzoletto con scritto NO TAV*).

PRESIDENTE. Tolga gentilmente quel ... onorevole Chimienti. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Spessotto. Ne ha facoltà.

ARIANNA SPESSOTTO. Grazie. In Val di Susa si sono violati i diritti fondamentali degli abitanti delle comunità locali: da una parte quelli di natura procedurale come i diritti relativi alla piena informazione sugli obiettivi, le caratteristiche e le conseguenze del progetto della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione previsti inizialmente nell'Accordo bilaterale tra Italia e Francia nel 2001, il diritto di partecipare direttamente attraverso i suoi rappresentanti istituzionali nei processi decisionali relativi alla convenienza ed eventualmente al disegno e alla costruzione del TAV e il diritto di avere accesso a vie giudiziarie efficaci per esigere i diritti sopra menzionati. Dall'altra parte si sono violati i diritti fondamentali civili e politici come la libertà di opinione, espressione, manifestazione e circolazione come conseguenze delle strategie di criminalizzazione della protesta. Penso che bisognerebbe prendere atto di quanto il tribunale permanente dei popoli ha sentenziato nella sentenza di novembre 2015 e applicarla eliminando una volta per sempre

questa opera inutile (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'onorevole D'Incà, colleghi del MoVimento 5 Stelle, vi pregherei coloro che hanno sul banco questa bandiera di toglierla gentilmente e di collaborare con la Presidenza. Onorevole D'Incà, per favore... onorevole D'Incà, non posso dare la parola. Lei non può mettere quella bandiera intorno al collo se vuole parlare perché non può avere segni riconoscibili. No, onorevole D'Incà, penso che sia nell'interesse di tutti andare avanti e fare ascoltare gli argomenti, no? Avete... l'avete fatto... onorevole Chimienti, anche lei colleghi, penso che ormai le telecamere che dovevano riprendere hanno ripreso, i fotografi che dovevano fotografare hanno fotografato. Forse è utile che andiamo avanti col dibattito. Che ne dice, onorevole D'Incà? La prego, per favore di togliere quella cosa intorno al collo, onorevole D'Incà. Onorevole D'Incà, deve togliere quel fazzoletto. Lei impedisce di andare avanti nel dibattito; è del tutto evidente.

MARIA EDERA SPADONI. Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Onorevole D'Incà, sto dando la parola per un richiamo al Regolamento all'onorevole Spadoni. La prego nel frattempo di togliere quel fazzoletto intorno al collo. Prego onorevole Spadoni.

MARIA EDERA SPADONI. Grazie, Presidente. Mi riferisco all'articolo 8 e seguenti. Ieri c'è stata la discussione generale e la sottoscritta aveva esattamente quella bandiera che sta avendo adesso il mio collega D'Incà come *foulard* (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Vorrei capire perché c'è un tipo di atteggiamento diverso tra ieri e oggi, con due deputati, dato che — ed è possibile vederlo appunto anche nelle riprese — io avevo esattamente lo stesso *foulard* ed era comunque riconoscibile.

PRESIDENTE. Le rispondo molto volentieri, onorevole Spadoni: il Presidente

non si è reso conto che era quel *foulard* con quella scritta, altrimenti diversamente avrebbe fatto con lei esattamente... . Lei può anche sorridere, ma è esattamente così. Se avessi visto che lei aveva quel fazzoletto le avrei detto anche a lei di toglierselo.

FRANCESCO D'UVA. Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO D'UVA. Presidente, solo per ricordarle che alle volte ci sono dei gruppi parlamentari di minoranza – mi viene in mente la Lega Nord – che si presentano in Aula con la maglietta e ovviamente nessuno si mette a dire di togliere la maglietta. Non vedo perché il vostro atteggiamento debba essere diverso per i colleghi che invece hanno un *foulard*, perché il collega ha mal di gola e non vedo perché non possa tenere il *foulard*. Perché la maglietta si può tenere e il *foulard* no? Mi dica questo.

PRESIDENTE. Onorevole D'Uva, dovrei chiamare in questo momento a testimone l'onorevole Saltamartini: un giorno che aveva esattamente la maglietta, io ho chiesto all'onorevole Saltamartini di toglierla perché stava parlando (*Commenti di deputati del Movimento 5 Stelle*). Onorevole D'Uva, io sto applicando il Regolamento, non sto scegliendo una linea personale, come lei sa perfettamente perché è responsabile d'Aula dell'Aula. Siccome penso che sia interesse vostro, atteso che quello che doveva essere visto è stato visto, andare avanti nel dibattito, vi sto semplicemente dicendo di collaborare con la Presidenza per fare in modo che, in attuazione del Regolamento, si possa andare avanti come si va avanti sempre. Tutto qui. Lo chiedo ragionevolmente anche all'onorevole D'Incà, che è stato capogruppo e sa perfettamente che non sto facendo una linea interpretativa; è il Regolamento.

DAVIDE CRIPPA. Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà (*Commenti del deputato D'Incà*). Onorevole D'Incà ho dato la parola all'onorevole Crippa; se lei vuole intervenire per un richiamo al Regolamento, le do la parola, se lei si toglie ovviamente la maglietta. Prego, onorevole Crippa.

DAVIDE CRIPPA. Presidente, io credo che sia sotto gli occhi di tutti che all'interno di quest'Aula più e più volte diversi gruppi hanno mantenuto delle magliette con dei messaggi chiari ed evocativi rispetto ai temi che venivano trattati in Aula anche sotto una giacca. Se l'ipocrisia che sta cercando di trasmettere a quest'Aula è quella di dire che dovevamo avere una maglia con la scritta «No TAV» sotto la giacca, io credo che lei possa fare a meno di trasmetterci questo sentimento di ipocrisia, ma potrebbe lasciare ovviamente un *foulard* che non pregiudica nessun tipo di attività, per il fatto che ci sono stati in passato dei comportamenti autorizzati con una maglietta sotto una giacca, riprese da qualsiasi televisione, sia durante una discussione normale che durante il *question-time*, quindi anche con sistemi di diffusione diversa rispetto a quelli odierni. Io credo che su questo punto ci siano dei precedenti. Si informi prima di richiamare formalmente su una questione che può diventare politica, anziché regolamentare (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*). Se l'avete accettata in passato, da un punto di vista regolamentare, non è oggi forse il caso di farlo da un punto di vista politico, visto che lei oggi rappresenta, ahimè, un partito dalla faccia di bronzo (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Onorevole Crippa, le posso garantire che ho già chiesto di verificare i precedenti perché – come le ho spiegato – sto semplicemente applicando il Regolamento. Per quel che mi riguarda, quando è successo, ho chiesto a tutti i deputati e chiamavo in causa i colleghi della Lega perché ho chiesto esattamente ai colleghi della Lega di coprire, chiudendo la giacca, il messaggio che ve-



niva dato. Ho in alcuni casi anche sospeso la seduta. Sto dicendo semplicemente che stiamo cercando di condurre un dibattito, nel quale ognuno ha le sue ovviamente opinioni, non c'è nessuna ipocrisia da parte mia e non c'è ovviamente — come può immaginare — nessun intento politico, da parte mia. Esattamente — come ho risposto all'onorevole Spadoni e all'onorevole D'Uva — c'è semplicemente il tentativo di andare avanti nella seduta con gli argomenti di merito che abbiamo all'ordine del giorno, senza inserire — come voi sapete, contro Regolamento — la manifestazione evidente di messaggi che vengono dati attraverso il *foulard*, la maglietta, i cartelli, o attraverso tutte le occasioni nelle quali la Presidenza è ovviamente, in attuazione del Regolamento, costretta a chiedere di togliere tutti i supporti con messaggi.

CARLO SIBILIA. Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARLO SIBILIA. Grazie, Presidente. Lei nell'ultimo *speech* ha detto che, da un lato, state verificando se ci sono stati dei precedenti e, dall'altro, dice di star applicando il Regolamento. Quindi proporrei, penso a favore di una decisione presa con cognizione di causa da parte della Presidenza, una sospensione della seduta in modo tale che noi possiamo verificare e voi potete fare altrimenti, senza andare a creare dei precedenti inutili (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. No, onorevole Sibilìa. Io non ho nessuna intenzione di sospendere la seduta. Io penso che è nell'interesse di tutti, soprattutto di chi deve intervenire per portare avanti ovviamente le ragioni degli emendamenti che ha presentato, che noi andiamo avanti. Ho cercato di chiedere collaborazione a tutti, continuo a farlo.

Do la parola all'onorevole D'Incà; mi assumo la responsabilità ovviamente di questo. Vi prego di venire incontro alla

Presidenza e di fare in modo che non ci sia evidenza dei messaggi nel momento in cui si parla, perché penso che — ripeto — sia nell'interesse di tutti che siano le parole e gli argomenti che vengono portati in Aula e non cose, che chiaramente sono in violazione del Regolamento. Prego onorevole D'Incà, ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

FEDERICO D'INCÀ. Grazie, Presidente. Ritengo che sia addirittura giusto e corretto poter esprimersi anche con un fazzoletto anche in una veste diversa. Ad ogni modo oltre alle 150 ragioni espresse, vi è un'unica soltanto ragione fondamentale per cui la Torino-Lione non va fatta. Il motivo è semplice: perché non serve, perché, oltre a essere un buco in una montagna, è un buco nei conti dello Stato. Non lo fermerà forse questo fazzoletto che porto al collo, ma è la considerazione che noi dobbiamo fare insieme per quello che serve. La linea attuale è sottopesata, passa un traffico merci pari al 17 per cento, le popolazioni locali non hanno avuto diritto di poter esprimersi su questo progetto, che è veramente impattante per quella valle. Oltre a questo, Paesi come l'Ucraina e il Portogallo hanno fatto un passo indietro e non capisco per quale motivo questo traforo deve essere fatto; alla fine, invece di essere un corridoio 5, invece di essere, un Lisbona-Kiev, sarà semplicemente un Lione-Torino (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Dadone. Ne ha facoltà.

FABIANA DADONE. Grazie, Presidente. È stato detto da colleghi della Lega Nord che bisogna avere coraggio e che non bisogna bloccare un progetto per il rischio della corruzione. Questo è assolutamente vero, però è altrettanto vero che il Politecnico di Torino ha elaborato una valutazione su quest'opera e ha chiaramente detto che la linea non andrà mai a pareggio e che bisognerebbe che il trasporto passeggeri e merci venisse incrementato da



10 a 40 volte per riuscire vagamente ad arrivare a saturazione e anche in questo caso la linea non sarebbe remunerativa. Quindi qui si tratta semplicemente di avere coraggio di tirarsi una bastonata sulle ginocchia, piuttosto che non farlo. Io preferisco non tirarmela perché ritengo che i soldi vadano spesi in ben altra maniera, sì sulle linee ferroviarie, ma su ben altro tipo di infrastrutture perché al giorno d'oggi gli italiani viaggiano stritolati sui treni regionali, mentre noi stiamo buttando una valanga di soldi in un'opera totalmente inutile.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Alberti. Ne ha facoltà.

**FERDINANDO ALBERTI.** Grazie, Presidente. Al di là delle questioni di merito, Presidente, c'è una motivazione di fondo per la quale bisognerebbe votare contro questo accordo ed è il fatto che quest'opera sarà finanziata mediante i cosiddetti lotti costruttivi. Ebbene, i lotti costruttivi vengono introdotti dalla legge n. 191 del 2009 e poi ripresi dalla legge n. 147 del 2013 e dalla possibilità del CIPE di finanziare appunto le opere pubbliche mediante lotti costruttivi, invece che per lotti funzionali. In cosa consiste? Consiste nel fatto che con lotti costruttivi si potranno finanziare e avviare più cantieri contemporaneamente, ma non collegati tra di loro e soprattutto ogni cantiere non è funzionale, cioè non darà totale funzionalità all'opera. Questo significa un aumento dei costi e soprattutto un rallentamento addirittura dell'opera, ma non lo diciamo noi, lo dice addirittura la Corte dei conti.

Presidente so di aver finito il tempo per il mio intervento, ma citerò quanto sostiene la Corte dei conti nel mio prossimo intervento.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Di Battista. Ne ha facoltà.

**ALESSANDRO DI BATTISTA.** Presidente e Ministro, per noi il TAV è un'opera

totalmente scellerata e vorremmo soltanto dire a tutti i cittadini che oggi questa Camera e la maggioranza sta dando altri 2,5 miliardi di euro ad un'opera scellerata. Con 2,5 miliardi di euro si toglie tutto l'amianto da 2.400 scuole italiane, con 2,5 miliardi di euro si mettono in prima sicurezza gran parte delle zone colpite dagli ultimi terremoti e con 2,5 miliardi di euro si danno 100 euro, in un anno, a tutti i pensionati minimi di questo Paese. Ora, secondo lei, Ministro, i pensionati minimi, gli studenti, che studiano all'interno delle scuole piene di amianto, e le persone che sono state colpite dalla tragedia del terremoto hanno oggi più bisogno di 100 euro, di togliere l'amianto dalle loro scuole, di aiuti maggiori, appunto, alle loro zone colpite dal terremoto o di quest'opera che serve a bucare una montagna, anch'essa piena d'amianto, e portare delle merci a velocità supersonica in un altro Paese. Se lo chieda anche lei, Ministro grazie.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto a titolo personale, l'onorevole Zolezzi. Ne ha facoltà.

**ALBERTO ZOLEZZI.** Grazie Presidente. Il dato matematico è già stato affrontato, per esempio in Commissione ambiente, dove ho riferito la necessità di verificare, non tanto diplomi e lauree, ma la licenza elementare di chi scrive questi provvedimenti: dieci chilometri per l'Italia e quaranta per la Francia, 57 per cento di spesa che risulta dai documenti a carico dell'Italia; in proporzione vuol dire una spesa, se ci fossero chilometri pari, dell'80 per cento per l'Italia. Quindi siamo molto generosi. Anche prima, nella pregiudiziale, nella discussione, il Partito Democratico ha parlato di riduzione dell'emissione di CO<sub>2</sub>; lo studio di Clerico e Zucchetti del Politecnico di Torino riporta una riduzione delle emissioni, lasciando le merci su strada addirittura, vista la scelleratezza dell'opera che va a scavare, addirittura ha bisogno anche del condizionamento interno per la temperatura, quindi andiamo a verificare la licenza elementare di chi

l'ha scritto. Grazie (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Fregolent. Ne ha facoltà.

SILVIA FREGOLENT. Grazie, signor Presidente. È abbastanza sorprendente che si dica, dopo ventisei anni che si parla di quest'opera, che si dedicano soltanto ventisei minuti, ventisei anni, onorevole Della Valle. Ventisei anni...

PRESIDENTE. Onorevole Fregolent, si rivolga alla Presidenza.

SILVIA FREGOLENT. Presidente, vorrei che ricordasse lei all'onorevole Della Valle che non sono ventisei minuti, ma ventisei anni; ventisei anni dove sono state fatte delle cose, ad esempio un osservatorio Torino-Lione, dove i sindaci – così tanto chiamati dagli interventi precedenti – sono intervenuti tanto pesantemente da cambiare completamente il tracciato dell'opera rispetto alla legge obiettivo del 2001. Però, forse, per gli onorevoli dei Cinquestelle ci sono sindaci e sindaci, quelli che sono contrari all'opera bisogna citarli e quelli che invece hanno lavorato, affinché quest'opera fosse effettivamente realizzabile, vanno minacciati – perché è quello che succede in quelle valli e devono essere, come dire, soggetti a scorta, ma il tribunale permanente... Ho sentito parlare dei popoli. Io mi ricordo solo cosa ha detto il tribunale di Torino, condannando gli atti di violenza contro gli operai, contro gli imprenditori, contro le Forze dell'ordine e condannando persone che nulla hanno a che vedere con la valle, ma sono spesso antagonisti che, nella valle, trovano un modo per passare giornate che evidentemente sono, sarebbero noiose e alquanto inutili. Ho sentito parlare di un'opera che si deve poter mantenere con le proprie risorse. Beh, allora costruiamo solo autostrade, perché non c'è nessuna ferrovia che si può auto...mi scusi, neanche la Milano-Roma, alta velocità dove incontro spesso colleghi Cinque Stelle, che la pren-

dono evidentemente contro la loro volontà (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*), eppure neanche quella si mantiene con solo i biglietti dei passeggeri. Però ho sentito, ma perché spendere i soldi in quest'opera inutile? Perché sappiamo che bisogna fare con questi soldi tante altre cose. Ebbene, innanzitutto, quei soldi, se non vengono messi in quell'opera, non vengono messi in nessun'altra opera, visto che l'Unione europea ce li ha dati per fare una ferrovia, non per fare altro.

Ma anche qui, ed è ovvio, che l'Italia metterà una quota, una parte dei soldi che dovrebbero, secondo gli onorevoli dei 5 Stelle, essere utilizzati per altro. Bene, non sono 5 miliardi dati *cash* in un anno, sono 150 milioni dati fino al 2027, e io mi auguro che i terremotati d'Italia, pensionati d'Italia, le scuole d'Italia siano bonificate molto prima del 2027. Perché, forse, i nostri ragazzi hanno tutto il tempo di vedere le scuole crollate, da qui al 2027; quindi, sono 150 milioni l'anno.

Apprendo anche, con molto stupore, che gli imprenditori che sabato, in Piemonte, hanno fatto una conferenza stampa, per chiedere l'approvazione di quest'opera, che per il Piemonte varrebbe 2 punti di PIL, sono stati considerati dai colleghi, che stanno dall'altra parte del Parlamento, mafiosi. È una notizia, sono gli stessi imprenditori che hanno votato la sindaca Appendino, se ne faranno una ragione di essere considerati tali (*Commenti del deputato Della Valle*), evidentemente...

PRESIDENTE. Collegi, per favore. Grazie.

SILVIA FREGOLENT. ...sono mafiosi persone che chiedono, dopo ventisei anni, di portare a termine un'opera...

PRESIDENTE. Onorevole Della Valle, per favore!

SILVIA FREGOLENT. ...che, ricordiamolo, non è di alta velocità, perché – almeno diciamole le cose – è di alta capacità, cioè la capacità di trasferire le

merci non più sull'autostrada dove, lo so, voi siete favorevoli al secondo tunnel del Frejus autostradale, perché tanto quello non porta inquinamento, porta allegria, e invece si è contrari a un tunnel ferroviario, perché quello, invece, è pieno di amianto e porta tragedia. Quello che mi sorprende è vedere tra i firmatari dell'emendamento l'onorevole Fassina. Presidente, da Vice Ministro l'onorevole venne in valle a dare solidarietà agli imprenditori che erano stati minacciati di morte dagli antagonisti e questo francamente mi dispiace (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare, a titolo personale, l'onorevole Paolo Nicolò Romano. Ne ha facoltà.

PAOLO NICOLÒ ROMANO. Grazie, Presidente. Con questa ratifica vi state arrogando il diritto di imporre un'intera opera su delle popolazioni del nostro territorio, che sono in mobilitazione permanente; una ratifica che viola apertamente l'Accordo intergovernativo Italia-Francia del 29 gennaio, che prevedeva una nuova linea ferroviaria solo a seguito della saturazione di quella storica; una ratifica che viola apertamente la Convenzione del 1998, concernente la partecipazione delle popolazioni interessate a processi decisionali impattanti sull'ambiente; una ratifica che viola (*Commenti*) apertamente, come abbiamo visto oggi, gli articoli...

PRESIDENTE. Colleghi, per favore.

PAOLO NICOLÒ ROMANO. ...72, 80 e 81 della nostra, salvata, Carta costituzionale.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole.

PAOLO NICOLÒ ROMANO. E, cosa ancora più grave, con questa ratifica state violando la volontà dell'intero Paese, che il 4 dicembre ha chiesto a questa maggioranza di farsi da parte (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare, a titolo personale, l'onorevole Paola Bragantini.

PAOLA BRAGANTINI. Grazie, Presidente. Cosa rappresenta oggi la linea Torino-Lione? Rappresenta una cosa molto semplice, rappresenta un modo per ammodernare le ferrovie italiane, un modo per avvicinare le imprese e le persone, un modo per migliorare il nostro territorio, la sua vivibilità e anche la sua sostenibilità. La Torino-Lione è un investimento concreto, perché tutti diciamo di voler portare il traffico merci su rotaia anziché su strada, ma qualcuno, anziché solo dirlo, cerca di farlo, e questo siamo noi. È rappresentata, questa volontà, proprio dall'accordo che oggi noi andiamo ad approvare, lo spero. Il cantiere è un'opportunità di lavoro per un territorio che molti, forse, non sanno nemmeno collocare bene nella cartina geografica, un territorio che ha, all'interno del Piemonte e della zona del torinese, il più alto tasso di disoccupazione. Chiudo, dicendo che si dice sempre che non si può discutere e si continua a dire che non si può discutere, proprio mentre ne stiamo discutendo. Basta (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*)!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare, a titolo personale, l'onorevole Gianni Farina. Ne ha facoltà.

GIANNI FARINA. Grazie, Presidente. In queste ultime settimane ho avuto occasione di viaggiare su due linee ferroviarie di altissima modernità, quella del Lötschberg e quella del San Gottardo. In ambedue ho trovato persone entusiaste di vivere una nuova realtà storica, che è quella di poter viaggiare dalla Germania, attraversando la Svizzera, venendo in Italia, scambiando, quindi, culture, tradizioni, storie, confrontandosi sui problemi. Ebbene, la Svizzera in circa vent'anni è riuscita a costruire due grandi opere, il Lötschberg e attualmente il Gottardo. Noi siamo fermi, il Paese è fermo, perché non ha costruito le infrastrutture che servono

a questo Paese. È ora di dare una svolta e la Torino-Lione-Digione-Stoccarda può essere quella che dà una svolta a tutte le regioni subalpine (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Lia Quartapelle Procopio. Ne ha facoltà.

**LIA QUARTAPELLE PROCOPIO.** Grazie, Presidente. Io vorrei mettere l'Aula a parte di alcuni dati che abbiamo acquisito durante le audizioni. I colleghi del Movimento 5 Stelle hanno citato molte volte il fatto che la linea ferroviaria oggi è sottoutilizzata; io vorrei fare una comparazione: oggi il 91 per cento del traffico merci tra l'Italia e la Francia avviene su strada e il 9 per cento su ferrovia. Ci sono circa 2.600.000 TIR che passano il confine ogni anno, 1.300.000 dei quali attraversano il valico a Ventimiglia. In Svizzera, dove, appunto, sono stati fatti quei lavori di ammodernamento della linea, di cui parlava il collega Farina poco fa, il 70 per cento del traffico è stato spostato dalla strada e, oggi, avviene sulle linee ferroviarie. Io credo che quando si parla dei dati della sottoutilizzazione della linea bisogna tenere conto anche di questa comparazione (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Manlio Di Stefano. Ne ha facoltà.

**MANLIO DI STEFANO.** Grazie, Presidente. La cosa fantastica è sentirvi, anche oggi, qui, dopo la batosta che avete preso al referendum, ad utilizzare gli stessi argomenti della vostra campagna referendaria: serve il cambiamento, serve andare avanti, gli altri sì e noi no. Ma quando imparerete ad ascoltare i vostri datori di lavoro che stanno fuori da questo palazzo? Perché vi comunico una cosa: quando andate in Sicilia a parlare con i comitati No MUOS, gente che è a rischio

per le onde elettromagnetiche di un'opera che nessuno voleva, quando andate in Val di Susa dove ci sono rocce amiantifere e la gente muore di tumore per un'opera che non vuole, quando andate in Sardegna durante le esercitazioni militari con la gente che muore di tumore per lo stoccaggio di armi chimiche e batteriologiche, questa gente, se ci andate, vi spiega molto facilmente perché ha votato «no» al referendum costituzionale, perché se potesse, anziché la matita, utilizzare il piede, vi prenderebbe a calci in culo dal momento in cui arrivate al momento in cui (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*)...

**PRESIDENTE.** Onorevole Manlio Di Stefano, onorevole, la richiamo!

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Nesci. Ne ha facoltà.

**DALILA NESCI.** Grazie, Presidente. Purtroppo, questa è l'ennesima grande opera inutile, simbolo dell'arroganza del potere che vuole sempre imporre e manipolare. Questo progetto si è sostenuto in questi anni su balle clamorose, balle che sono state via, via smentite, ogni volta, dai comitati, dai cittadini attivi, da quelli che la collega, precedentemente, ha definito, forse, annoiati, quindi, come se le loro giornate troppo noiose dovessero essere riempite. Tra l'altro, questo, lo trovo offensivo, perché, invece, è assolutamente meritorio da cittadino attivo partecipare anche, eventualmente, alla discussione su un progetto che è ritenuto inutile e, lo ripeto, con più e più ragioni che molte volte, all'interno delle Aule parlamentari, nessuno di voi è riuscito a smontare (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Castelli. Ne ha facoltà.

**LAURA CASTELLI.** Presidente, forse è giusto ricordare che questi 26 anni, come



dice la collega Fregolent, sono serviti a un popolo per rendersi conto di chi e passato nelle loro città a deturpare il territorio, ma non solo! Hanno fatto la finta di creare l'Osservatorio che, oggi, viene usato da tutti voi per dire che il dialogo c'è stato; Osservatorio dal quale sono andati via grandi sindaci, sindaci di paesi in cui l'opera sarebbe passata, sapete perché? Perché l'Osservatorio è diventato solo un modo per spartirsi le compensazioni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Allora, voi mi dovete spiegare come è possibile che un'opera utile possa avere bisogno di compensazioni. Se è utile non c'è bisogno di compensare un bel niente e, invece, no, invece, basta dare due soldini per fare due altalene ai bambini e pensate che un territorio sia disponibile a essere falciato e ucciso completamente da quest'opera (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Massa. Ne ha facoltà.

FEDERICO MASSA. Presidente, io osserverei che la cosa fantastica, vera di questo dibattito, è l'assoluta abilità dei colleghi del MoVimento 5 Stelle di parlare d'altro.

Quello che noi stiamo discutendo è la ratifica di un Trattato che attiene al completamento di un'opera che ha le utilità indicate dalla collega Quartapelle. Si tratta di spostare il traffico merci dalla strada alla ferrovia, con l'evidente beneficio ambientale di ridurre le emissioni di anidride carbonica e cioè di CO<sub>2</sub> e, quindi, di migliorare le condizioni ambientali.

PRESIDENTE. Concluda.

FEDERICO MASSA. Confrontare questo dibattito con l'esito referendario è veramente uno sforzo logico difficilmente comprensibile al popolo...

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Massa.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Morani. Ne ha facoltà.

ALESSIA MORANI. Grazie, Presidente. Noi passiamo anni a discutere del gap infrastrutturale del nostro Paese e abbiamo la possibilità finalmente di fargli fare un passo nel futuro, perché quest'opera è un'opera utile per il Paese, finalmente, per spostare il traffico dalla gomma alla rotaia. Però, vede, Presidente, è molto facile dire «no» a tutto; noi l'abbiamo visto, quando governa il MoVimento 5 Stelle, dicono «no» per paura della corruzione, hanno detto «no» allo stadio della Roma, dicono «no» alla Metro C, hanno detto «no» alle Olimpiadi per evitare che mangino sempre i soliti, poi i soliti se li mettono in casa e, guarda un po', rimangono anche un po' stupiti di quello che gli succede attorno riguardo alla corruzione.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Morani.

ALESSIA MORANI. Quindi, io, per il suo tramite, Presidente, vorrei dire ai nostri colleghi del MoVimento 5 Stelle che alla loro decrescita infelice noi diciamo «no» (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Marcon. Ne ha facoltà.

GIULIO MARCON. Grazie, Presidente. Vorrei ricordare alla collega Fregolent che il Tribunale permanente dei popoli, che lei ha trattato in modo sarcastico e ironico, non è un comitato o un'istituzione creata da qualche gruppetto, è il Tribunale permanente dei popoli creato da Lelio Basso nel 1976 su ispirazione del Tribunale Russell (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà*) e questo Tribunale permanente dei popoli si è occupato, insieme a molti premi Nobel, di tante cause importanti per la democrazia e i diritti umani nel mondo e si sta

occupando ora della questione delle grandi opere, fa analisi, ricerche e studi sul tema delle grandi opere. Mi rendo conto che in alcune assemblee di partito è più famoso Checco Zalone che Lelio Basso, ma alla Fondazione Basso e al lavoro che fa bisogna portare rispetto (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Borghi. Ne ha facoltà.

ENRICO BORGHI. Signor Presidente, potremmo dire che siamo all'epilogo di una lunga vicenda di carattere ideologico, in cui la discussione di merito, anche in questa occasione, non riesce a superare una valutazione del tutto aprioristica che ci consegna l'idea di un Paese che dovrebbe svilupparsi semplicemente non connettendosi più alle economie avanzate del continente, non connettendosi più alle altre nazioni, immaginando di potersi astrarre rispetto a un percorso di modernizzazione che l'Europa ha compiuto e immaginando di consegnare alle giovani generazioni un percorso di decrescita complessiva. Noi abbiamo in mente un'altra idea, dentro la quale l'idea, in particolare, dell'area del nord-ovest non sia il regresso al ducato di Savoia, alla quale qualcuno ci vorrebbe portare, ma sia l'elemento di centralità con la quale l'Italia sta fino in fondo in Europa (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole D'Ottavio. Ne ha facoltà.

UMBERTO D'OTTAVIO. Grazie, Presidente. Vorrei rispondere all'idea che questo progetto sia alternativo all'attenzione a bisogni più quotidiani. È un'idea da respingere. Proprio in questi giorni in Pie-

monte — e lo dico sopra tutto ai colleghi piemontesi dei 5 Stelle che forse non lo sanno — si sono rafforzate alcune linee di trasporto ferroviario locali, favorendo connessioni e collegamenti prima impossibili senza opere importanti come il passante ferroviario, un'altra grande opera per cui ci abbiamo messo vent'anni, ma che, adesso, funziona. Le grandi opere, le opere pubbliche, quelle importanti, servono per migliorare anche quelle più piccole, ricordatelo (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Marantelli. Ne ha facoltà.

DANIELE MARANTELLI. Signor Presidente, perché questa stanca liturgia? Abbiamo persino ricevuto una lettera del sindaco di Napoli che chiede di bloccare questa opera, chiede di fare (*Commenti del deputato Della Valle*)...

PRESIDENTE. Onorevole Della Valle, per favore...

DANIELE MARANTELLI. ...chiede di fare, giustamente, la Napoli-Bari, invece di contrastare un'opera, la Torino-Lione, che è determinante per rilanciare lo sviluppo nell'area più dinamica del Paese, che è quella che sta reggendo una sfida durissima. Che senso ha contrastare il trasporto e la strategia del trasporto dalla gomma al ferro, come è necessario, se vogliamo migliorare la qualità della vita? Ci sono timori per la corruzione? Certo, non sono infondati, ma allora bisogna bloccare i ladri, non le opere necessarie per rilanciare la crescita di un Paese fermo da vent'anni (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Zampa. Ne ha facoltà.

SANDRA ZAMPA. Grazie, signor Presidente. Io credo, colleghi, che il confronto faccia bene quando però si accompagna a



elementi di verità, dai quali noi non dovremmo mai discostarci se davvero rispettiamo, come qui diciamo, i cittadini. Le critiche e i ripensamenti hanno fatto molto bene a questa opera, quindi io auspico che anche le critiche, che ancora arrivano, possano aggiungere, ed è per questo che è un peccato che Torino sia uscita dall'Osservatorio.

Vedete, rispetto a dieci anni fa, questa opera esce oggi totalmente ripensata: i costi sono dimezzati e il consumo di suolo è pressoché nullo, grazie all'utilizzo della linea esistente e di aree già urbanizzate. Credo, dunque, che siano questi i dati da cui noi dobbiamo partire quando discutiamo e se davvero vogliamo confrontarci.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Fantinati. Ne ha facoltà.

**MATTIA FANTINATI.** Io mi chiedo con quale onestà intellettuale sento parlare di occupazione, quando questo partito ha avallato un *Jobs Act* che ha creato un milione e 308 mila contratti a tempo di indeterminato in meno (l'89 per cento di licenziamenti rispetto all'anno prima), che ha aumentato i *voucher* del 32 per cento, che ha aumentato i licenziamenti del 3,4 per cento, che ha aumentato la povertà del 141 per cento. Parliamo di « piano merci »: io vi ricordo che le merci possono andare tranquillamente senza l'alta velocità. Parliamo di « piano industriale », ma io mi chiedo: quante multinazionali lavoreranno? Forse si contano sulle dita di una mano, altro che il sostegno alle piccole e medie imprese, di cui sento sempre che vi riempite la bocca tutti i giorni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Bonomo. Ne ha facoltà.

**FRANCESCA BONOMO.** Grazie, Presidente. Io vorrei portare l'attenzione su

quest'opera. Quest'opera è importante, sicuramente, per un territorio — il territorio piemontese —, è importante per i suoi imprenditori, è importante per essere appunto interconnessi all'Europa. Ed è importante per il Paese: proprio perché non è possibile continuare ad andare avanti solo per la paura di quelli che possono essere dei rischi, giustamente, di infiltrazioni mafiose, a continuare a dire « no » a tutte le opere, alle opere che possono essere strategiche per il territorio nazionale e per l'Europa. Quindi, io chiederei ai colleghi di essere un po' più concreti e di cercare di aiutare anche il Paese a portare avanti delle operazioni di verità e non continuare a raccontare delle storie che vedrebbero questo Paese in una decrescita felice (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Laura Garavini. Ne ha facoltà.

**LAURA GARAVINI.** Grazie, Presidente. Come già sottolineato da diversi colleghi, che mi hanno preceduto, del mio gruppo, vorrei sottolineare i grossi benefici che sono legati alla realizzazione di quest'opera, innanzitutto dal punto di vista ambientale. Mi piace ricordare, per esempio, che una tonnellata di merci, trasportata da un treno moderno, produce meno del 20 per cento di anidride carbonica di quanto non produca, invece, un equivalente trasporto su strada. Inoltre, ci sono anche diversi benefici di natura economica: basti riportare i dati riportati dal Fraunhofer Institute, uno dei maggiori istituti di ricerca europeo, che ricorda come il piano potrebbe generare, da qui al 2030, una crescita dell'1,8 per cento del PIL europeo, con enormi ricadute anche nel numero di posti di lavoro che verranno creati.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Parentela. Ne ha facoltà.

PAOLO PARENTELA. Grazie, Presidente. Solamente per cercare di discutere di un po' di verità, visto che abbiamo sentito tante menzogne e tanta ignoranza. In primo luogo non esiste alcun Corridoio 5 Lisbona-Kiev, non esiste perché il Portogallo e l'Ucraina si sono chiamati fuori. In secondo luogo, il sistema ferroviario integrato non prevede affatto la realizzazione di nuove linee, al massimo prevede l'uniformazione degli standard. In terzo luogo, non è vero che il traffico merci ha bisogno di una nuova linea ferroviaria, e questo è stato anche dimostrato dal Politecnico di Torino, a cui è stato chiesto di elaborare una valutazione e ha detto, innanzitutto, che questa linea non andrà mai a pareggio, che bisogna che il traffico passeggeri e merci si incrementi da 10 a 40 volte rispetto a quello attuale per riuscire ad arrivare ad una saturazione; inoltre, pure a saturazione, va detto che la linea non è remunerativa, infatti è pur vero...

PRESIDENTE. Concluda rapidamente. Ha finito.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Tripiedi. Ne ha facoltà.

DAVIDE TRIPIEDI. Grazie, Presidente. Io in quest'Aula ho sentito dire delle vere e proprie idiozie, mi scusi il termine, ma è proprio così. Perché come si può affermare in quest'Aula una frase del genere, dicendo che le imprese si avvicinano ai cittadini facendo il TAV? Ma è una follia! È una follia spendere 8 miliardi e mezzo di euro in una situazione di crisi economica come questa! È una follia fare un treno dove c'è già la tratta esistente, che potrebbe benissimo fare il trasporto merci come chiedete voi! Allora abbiamo dieci milioni di poveri, abbiamo persone che non si possono curare, abbiamo le piccole e medie imprese in difficoltà, e voi cosa mi fate? Una tratta che non serve a nessuno e serve solo per fare arrivare nelle vostre segreterie i vostri amici che sosterranno la vostra campagna elettorale! Vi dovreb-

ste vergognare (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*), perché il mondo fuori da questo Palazzo è un altro, è il mondo della piccola e media impresa, dove si spaccano la schiena, dove veramente si crea PIL...

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Tripiedi.

DAVIDE TRIPIEDI. ...e non il vostro PIL, delle multinazionali e delle persone che fanno affari faccendieri e lobbisti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Segoni. Ne ha facoltà.

SAMUELE SEGONI. Grazie, Presidente. A proposito di entrare nel merito e di concretezza, io ho sentito degli interventi molto risibili sulle ragioni del « sì » a questa opera inutile ed azzardata. Dal punto di vista prettamente ecologico, il più assurdo è quello della riduzione delle emissioni CO<sub>2</sub>, discorso che, per esempio, è stato portato avanti poco fa dall'onorevole Garavini.

Mi permetto innanzitutto di contestare i dati, perché sono assolutamente parziali, bisognerebbe prendere in considerazione anche altri fattori, ci si scorda molto spesso che questa enorme galleria a profondità del TAV ha bisogno di essere areata e raffrescata; questo comporta un dispendio energetico enorme, dovrete contare anche questo nel computo delle emissioni CO<sub>2</sub> e forse vedrete che la bilancia energetica di emissioni di CO<sub>2</sub> per quest'opera potrebbe anche pendere dall'altro lato.

Ma la cosa più risibile è il discorso che quest'opera potrebbe portare un beneficio nelle emissioni della CO<sub>2</sub>. Anche se fosse, e ho appena contestato questi dati, io vorrei ricordare che quest'opera ha un costo enorme. Soltanto con questo provvedimento si parla di metterci altri 2 miliardi e mezzo, il costo complessivo mi sembra che sia di 13 miliardi per l'opera,

poi sono dati che vanno verificati e controllati perché, come ti distrai un attimo e ti giri, il costo dell'opera va a lievitare ed aumentare.

**PRESIDENTE.** Deve concludere... no, mi scusi, onorevole Segoni, ho sbagliato, ho suonato prima, le chiedo scusa, ha ancora un minuto e mezzo. Prego.

**SAMUELE SEGONI.** Non c'è nessun problema. A tale proposito, io vorrei ricordare che con questi soldi ci si potrebbe fare altro, proprio con riferimento alle emissioni di CO<sub>2</sub>. Colgo l'occasione della presenza in Aula del Ministro dell'ambiente Galletti: il suo Ministero ha già da molto tempo, da più di due anni, realizzato delle linee guida per contrastare i cambiamenti climatici e per adattarsi ai cambiamenti climatici. Ebbene, queste linee guida sono un libro dei sogni, perché sono un fiume di inchiostro scritto su delle pagine bianche e sono già ormai due finanziarie di fila che non si trova un euro da metterci sopra per trasformare i sogni in realtà. Quindi, questi miliardi che andiamo a mettere sul TAV potrebbero essere, da un punto di vista delle emissioni climalteranti, investiti in altro modo, e allora altro che beneficio della TAV, sarebbero assolutamente più significativi investiti in altre misure (*Applausi dei deputati del gruppo Applausi Misto-Alternativa Libera-Possibile*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole De Lorenzis. Ne ha facoltà.

**DIEGO DE LORENZIS.** Presidente, io vorrei smentire un po' le argomentazioni del «partito antidemocratico», perché abbiamo assistito a una sagra della retorica. Intanto, sembra di essere in un Paese che è assolutamente isolato, come se fossimo veramente un'isola; i collegamenti ferroviari e stradali esistono già con gli altri Paesi, quindi non è vero che se quest'opera non viene fatta noi rimaniamo isolati. Ancora, Presidente: è stato

detto che quest'opera è voluta dall'Europa. Ricordo che l'Europa non dice necessariamente di dover fare nuove infrastrutture, si può fare, come è stato già ricordato, anche con il potenziamento delle linee esistenti. Ancora, Presidente: se oggi la gran parte delle merci viene spostata su strada e non tramite rotaia, non è per l'assenza di linea, tant'è che una linea esiste (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*), ed è sottoutilizzata. Quindi, la responsabilità del fatto che le merci, in questo Paese, continuano a spostarsi su gomma è assolutamente responsabilità delle politiche degli ultimi vent'anni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

**PRESIDENTE.** Grazie. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Quintarelli. Ne ha facoltà.

**GIUSEPPE STEFANO QUINTARELLI.** Presidente, io voterò a favore, per due motivi: il primo è che il futuro non è nei combustibili fossili, è nell'elettricità, e le linee ferroviarie sono essenziali; il secondo, perché questi andamenti nei trasporti raramente sono lineari, ma sono tipicamente esponenziali, quindi in uno o due cicli la capacità per essere sostenibile, a mio avviso, si raggiungerà (*Applausi dei deputati del gruppo Civici e Innovatori*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Fabio Porta. Ne ha facoltà.

**FABIO PORTA.** Presidente, colleghi, nel corso della mia esperienza parlamentare ho seguito personalmente diversi accordi, diverse ratifiche di trattati internazionali, e credo che poche ratifiche, pochi accordi come questo abbiano avuto un dibattito approfondito, una discussione davvero profonda: mille e tante audizioni che in Commissioni affari esteri abbiamo potuto condividere, maggioranza e opposizione, per valutare – ovviamente come era giusto che fosse, di fronte a un progetto tanto

importante — i vari aspetti e le varie situazioni rispetto alle quali dovevamo decidere. Credo che il Parlamento debba giustamente discutere; il Parlamento deve, però, poi decidere. Oggi siamo di fronte a una decisione: dobbiamo decidere tra la decrescita e lo sviluppo, tra integrazione europea e invece modelli di separatismo, che non fanno bene sicuramente al nostro Paese.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Lavagno. Ne ha facoltà.

FABIO LAVAGNO. Presidente, da che ho memoria sento parlare di questo progetto, che in Val di Susa è diventato il teatro di uno scontro veramente ideologico, come si riscontra anche da questa discussione. E vorrei ricordare che, lungo tutti questi anni, il progetto è stato cambiato, ed è stato cambiato radicalmente, grazie all'Osservatorio e all'impegno di quegli amministratori che si sono impegnati (*Commenti di deputati del MoVimento 5 Stelle*) per capire i problemi della Valle e mutare quel tipo di progetto, senza rifiutare aprioristicamente un'opera come questa (*Commenti della deputata Castelli*).

PRESIDENTE. Per favore, onorevole Castelli!

FABIO LAVAGNO. Se noi vogliamo effettivamente, e senza ipocrisia, perseguire uno sviluppo, uno sviluppo sostenibile, ecologico, allora dobbiamo dotare il nostro Paese di quelle infrastrutture necessarie perché quello sviluppo possa essere perseguito, e non invece reiterato nelle modalità in cui l'abbiamo conosciuto e come sento dai colleghi del MoVimento 5 Stelle qui oggi ipocritamente continuare a contestare (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Brandolin. Ne ha facoltà.

GIORGIO BRANDOLIN. Presidente, di questo argomento sento parlare da diversi anni non soltanto in Piemonte, ma, venendo dal Friuli-Venezia Giulia, anche nella mia regione, dove si trova un pezzo di quello che si chiamava una volta Corridoio 5, oggi Corridoio 3. Ricordo soltanto che è necessario ratificare questo Accordo anche in tempi brevi, banalmente, perché c'è un cofinanziamento su quest'opera, voluto dall'Europa, pari al 40 per cento, in quanto quest'opera — ricordo a tutti noi — fa parte di quel progetto TEN-T delle opere primarie che in un'Europa — non da noi, ma in Europa — ci si è posti come obiettivo da terminare entro il 2030. Altre sono le opere che anche in Italia si stanno già facendo, di completamento e meno principali rispetto a queste, ma se non ratifichiamo questo Accordo, tutto quanto, compreso il finanziamento, finisce.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Titti Di Salvo. Ne ha facoltà.

TITTI DI SALVO. Presidente, ho chiesto di intervenire, anche se i miei colleghi hanno già detto tutto, per una ragione: 26 anni fa — lo citava l'onorevole Fregolent — inizia questa discussione, e inizia con un patto per lo sviluppo del Piemonte, che è stato siglato, allora, tra le organizzazioni sindacali, le associazioni di imprese e la regione Piemonte (*Commenti della deputata Liuzzi*).

PRESIDENTE. Onorevole Liuzzi, per favore!

TITTI DI SALVO. Ora chiedo davvero, ai colleghi e alle colleghe del MoVimento 5 Stelle, di mettere a confronto quell'accordo, il patto per lo sviluppo per il Piemonte di 26 anni fa, con quello che oggi ci accingiamo a ratificare: sono cambiate tantissime cose, grazie al lavoro di molti e di molte (*Commenti della deputata Castelli*).

PRESIDENTE. Onorevole Castelli, la prego, sia cortese!

TITTI DI SALVO. Il fatto che siano cambiate è una dimostrazione concreta di come un lavoro di coinvolgimento può servire. Questo, secondo me, bisognerebbe fare: apprezzare i cambiamenti, che nascono anche dal lavoro di tutti (*Commenti della deputata Castelli*). Aggiungo solo che...

PRESIDENTE. No, non può aggiungere altro. Non se la prenda, onorevole Di Salvo. Onorevole Castelli, non mi costringa a richiamarla. Dopo parlerà e dirà quello che deve dire, non può ogni volta intervenire su chi interviene. Grazie.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Giorgis. Ne ha facoltà.

ANDREA GIORGIS. Presidente, vorrei solo sottolineare un aspetto che è stato spesso trascurato – mi sembra che anche nel dibattito di quest'oggi sia messo in ombra – e che invece rappresenta un punto decisivo, quello relativo alla capacità di carico, ovvero alla massa trasportabile che l'opera renderà possibile. Il traffico merci che attraversa l'arco alpino occidentale e viene rilevato sui confini di Stato ammonta, nel 2014, a 40,3 milioni di tonnellate, ma la sua composizione modale è assolutamente distorta: 91 per cento su strada e solo 9 per cento su ferrovia. A me sembra che cercare di modificare questo rapporto e invertire le percentuali corrisponda all'interesse generale.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti 3.1 Fava e 3.27 Castelli, con il parere contrario della Commissione e del Governo e il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 4*).

Collegli, a questo punto sospendo la seduta, che riprenderà alle ore 14.

**La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 14.**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LUIGI DI MAIO

### Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Alfreider, Artini, Bonafede, Michele Bordo, Bueno, Caparini, Capelli, Dambruoso, Damiano, Dellai, Epifani, Ferranti, Fontanelli, Losacco, Manciuilli, Piccoli Nardelli, Portas, Francesco Saverio Romano e Rosato sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

I deputati in missione sono complessivamente novantasette, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

**Si riprende la discussione.**

**(Ripresa esame dell'articolo 3 – A.C. 4151)**

PRESIDENTE. Ricordo che nella parte antimeridiana della seduta sono stati da ultimo respinti gli identici emendamenti 3.1 Fava e 3.27 Castelli.

Passiamo, quindi, agli identici emendamenti 3.2 Airaudo e 3.28 Della Valle.

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Grazie, Presidente. Penso sia



utile un intervento istituzionale, in quanto relatore, su alcuni punti che sono stati sollevati stamattina, all'inizio della nostra discussione, sull'approvazione di questo importante Trattato internazionale. Allora, il primo punto che è stato sollevato è relativo a un presunto conflitto di gerarchia delle fonti all'interno del diritto francese, connesso al fatto che con il regolamento dei contratti, allegato a questo Trattato, verrà applicata anche in Francia la normativa dei controlli antimafia vigente in Italia, che, per la prima volta, viene esportata in un altro Paese.

Vi è chi ritiene, però, che l'adozione del Trattato da parte del Parlamento francese non sia atto sufficiente a incardinare in quel diritto, in quella struttura giuridica, le normative antimafia, che, come sappiamo, funzionano con un sistema di filtro per le imprese che si qualificano e che vengono poi inserite in una *white list*. Questo filtro viene fatto dalle prefetture in Italia e in questo Accordo internazionale verrà fatto da una commissione bilaterale paritetica di due prefetti, il prefetto di Torino e un prefetto che verrà scelto naturalmente dallo Stato francese. È vero che alcuni commentatori italiani, che abbiamo anche ascoltato in audizione, rilevano l'esistenza di questo conflitto; non basterebbe, cioè, l'approvazione da parte del Parlamento del Trattato per incardinare quelle norme del diritto ordinario. È vero che abbiamo ascoltato in altre audizioni pareri contrari, ma, in ogni caso, a me sembra che, al di là dei pareri che i vari commentatori in Italia possono avere, la sede propria per verificare l'esistenza o meno di un conflitto di gerarchia delle fonti dentro il diritto francese sia il Parlamento francese.

Ora, l'Assemblée nationale, cioè il Parlamento francese, sta facendo in questi giorni i lavori per la ratifica. Se si vanno a consultare gli atti del Parlamento francese, che io mi sono anche permesso di citare, anche mantenendo la lingua francese, per evitare di distorcerli nella traduzione, nel punto 18 della mia relazione, che sta a pagina 28 dei resoconti parlamentari di ieri, il Parlamento francese non

rileva questo conflitto e dice che hanno anche un parere del Consiglio di Stato. La ratifica del Trattato Internazionale equivale a norma di legge ordinaria e l'unico atto che l'amministrazione francese dovrà fare per rendere operativo questo sistema della normativa antimafia sarà, per l'appunto, la nomina del prefetto. Ora, io non sono un giurista e mi sono abbastanza abituato in anni di vita politica a sapere che, quando interroghiamo dei tecnici, economisti, giuristi, ingegneri, quasi sempre otteniamo, possiamo ottenere, un'opinione da un lato e un'opinione dall'altro.

Ma a me sembra che il fatto che il Parlamento francese abbia esaminato il tema e decida che non sussista sia per noi definitivo, rilevante, perché è compito di quel Parlamento, di quella legislazione, sollevare eventualmente un conflitto di quel tipo. Un secondo problema che ci ha appassionato nella discussione è la natura di questo progetto.

Io non ho nessun problema ad affermare che dieci anni fa anche io ero contrario a quest'opera, che, tra l'altro, non dobbiamo chiamare TAV né TGV, perché la nuova linea ferroviaria Torino-Lione non è ad alta velocità. Tutte le linee che passano sotto le montagne vanno a velocità più moderate. Dieci anni fa, quindi, anch'io ero contrario al primo progetto, ma è essenziale ricordare che, in qualche modo, noi abbiamo perso dieci anni in più. Intanto gli svizzeri il Gottardo lo hanno completato, però questi dieci anni in più perduti, secondo me, sono stati ben investiti, perché abbiamo modificato totalmente il primo progetto. Il tracciato è diverso, la montagna scelta è diversa, i costi sono quasi dimezzati, si riutilizzano 50 chilometri di vecchia linea storica; invece il primo progetto costruiva totalmente un'altra linea. Questo è molto importante, perché significa che la relazione che c'è stata fra istituzioni, Governo, istituzioni locali e movimento di opinione civile, società civile, che era contraria a quel progetto, ha determinato una dinamica positiva, che, secondo me, è un



merito di questo Paese, perché il progetto è stato cambiato, modificato in modo radicale.

E, infine, l'ultimo punto che voglio ricordare è più di tipo economico: alcuni dicono 40 milioni di tonnellate di traffico fra Est e Ovest, traffico merci. Non sono poche, perché, praticamente, l'Est-Ovest è la seconda direttrice italiana dopo il Brennero, e questi 40 milioni di tonnellate io non credo siano destinati a ridursi. Guardate che...

PRESIDENTE. Deve concludere.

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Concludo: l'Italia è il Paese in Europa che ha il più alto saldo attivo della bilancia dei pagamenti dopo la Germania. Ci sono milioni di posti di lavoro in Italia collegati alle esportazioni, al commercio internazionale, e dobbiamo dotare il Paese di infrastrutture adeguate.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Della Valle. Ne ha facoltà.

IVAN DELLA VALLE. Grazie, Presidente. Innanzitutto, tengo a precisare che state imponendo quest'opera con una maggioranza illegittima, illegittima (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). La state imponendo con una maggioranza illegittima, con un Governo che è stato sfiduciato il 4 dicembre...

PRESIDENTE. Collega, si rivolga alla Presidenza, la ringrazio.

IVAN DELLA VALLE. ...e da oggi questo Governo dovrebbe solo traghettare a nuove elezioni. State, invece, ipotecando due miliardi e mezzo ai Governi che verranno successivamente. Questo è vergognoso da parte vostra! Nella riunione dei capigruppo, quando abbiamo chiesto di spostare questa discussione, perché eravamo con un Governo dimissionario, bene, ci è stato risposto una cosa agghiacciante. Questo era due giorni dopo, due giorni dopo il referendum, i cittadini lo devono

sapere; ci è stato risposto dalla Ministra Boschi: entro il 19 un Governo ci sarà.

Quindi, loro sapevano già tutto, non hanno neanche preso minimamente in considerazione il fatto di andare a nuove elezioni, era già tutto scritto e stabilito. E voi state imponendo quest'opera. Bene, parlate di discussione di 26 anni e dite che quest'opera è migliorata. Avete avuto dei grandi, grandissimi successi in questi 26 anni, perché avete convinto un sacco di amministrazioni. Susa è contraria ed è uscita dall'Osservatorio, Bussoleno è contraria ed è uscita dall'Osservatorio, Avigliana è contraria ed è uscita dall'Osservatorio, Rivalta è contraria ed è uscita dall'Osservatorio. Torino è contraria all'opera, perché in questo Paese, ogni tanto, democraticamente, al voto si va, e, se voi avete cambiato in questi 26 anni e dite che l'opera è migliore, mi dovete spiegare il perché tutte queste amministrazioni sono uscite dall'Osservatorio e sono contrarie.

Queste amministrazioni erano amministrazioni anche del Partito Democratico, che voi avete espulso dal vostro partito perché erano contrarie all'opera, e hanno comunque vinto in quelle città. Allora, dovete dirmi dove sta il miglioramento di quest'opera, quando tutti i comuni interessati dall'opera sono contrari. In merito a Torino, vi ricordo, non potete chiamarla più Torino-Lione perché Torino è contraria, inventatevi un altro nome. Torino è uscita dall'Osservatorio. Avete perso le elezioni e quel giorno a festeggiare c'erano decine, centinaia di bandiere no-TAV sotto il comune di Torino. Torino è contraria, mettetelo in testa! E quando avete esaminato questa ratifica, non avete neanche preso in considerazione l'uscita di Torino dall'Osservatorio, che è avvenuta prima della discussione in Commissione.

Vi dovete vergognare per quello che avete fatto (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)! Non avete neanche ascoltato la voce dei cittadini, non avete ascoltato le voci di amministratori. A Torino avete perso, state ancora piangendo. Il senatore Esposito deve ancora stappare una bottiglia di *champagne* che tanto si vantava di stappare dopo il bal-

lottaggio. Avete preso una mazzata: avete preso una mazzata a Torino e avete preso una mazzata al referendum e non vi basta. Continuate a imporre opere senza una maggioranza. Dovete solo traghettare questo Paese a nuove elezioni e poi vediamo se questo trattato passerà mai, vediamo se questa opera verrà mai fatta. Se vince un Governo Cinque Stelle blocchiamo immediatamente l'opera (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*), perché è un'opera che drena soldi, è un'opera inutile, devastante per il territorio. Quei soldi vanno spesi in maniera diversa e io lo chiedo anche a tutti gli esponenti del centro-sud che sono qua. Io sono andato in giro per l'Italia, sono andato al Sud — non è possibile — voi dite che noi prendiamo i treni ad alta velocità. Ci sono opere utili per questo Paese: c'è il trasporto pubblico locale che è a pezzi, ci sono opere da Roma in giù, c'è il Sud che è completamente isolato dal punto di vista trasportistico e noi cosa facciamo? Andiamo a spendere soldi per un'opera inutile per collegare Torino a Lione. Ancora dite che dobbiamo spostare su ferrovia il trasporto su gomma. Bene, la ferrovia attuale è utilizzata per il 17 per cento: perché non lo fate già ora? Ripeto: perché non lo fate già ora? La linea attuale può ancora trasportare centinaia e centinaia di merci.

PRESIDENTE. Deve concludere.

IVAN DELLA VALLE. Perché non lo fate già ora, subito? Promuovete politiche per trasportare da gomma a ferro e vedete che già oggi si può fare. Hanno speso già dei soldi per ammodernare e rendere utilizzabile la linea attuale. Allora perché non lo fate?

PRESIDENTE. Grazie.

IVAN DELLA VALLE. Perché prima di arrivare a costruire un'opera... (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Grazie, collega, grazie.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, la deputata Spadoni. Ne ha facoltà.

MARIA EDERA SPADONI. Grazie, Presidente. Giusto perché è stato dichiarato precedentemente che il MoVimento 5 Stelle parla di decrescita. Non lo dice il MoVimento 5 Stelle ma la decrescita c'è e sono i dati a dirlo. La linea esistente è utilizzata al 17 per cento della sua capacità, tre volte meno di quindici anni fa. Tra il 2000 e il 2014 il traffico su strada nella direttrice alpina si è ridotto di oltre il 20 per cento passando da 1.646.000 a 1.276.000 camion all'anno. Nello stesso arco temporale il traffico ferroviario si è ridotto considerevolmente passando da 8,6 a poco meno di 3,3 milioni di tonnellate l'anno e il traffico merci su gomma, nelle due gallerie autostradali del Frejus e del Monte Bianco, era di 1,252 milioni di autocarri nel 2015 mentre nel 1993 se ne contavano 1,450 milioni. Quindi il punto è il seguente: semplicemente quest'opera è inutile e non ha senso parlare di togliere camion dalle strade semplicemente perché c'è già un traffico di merci in continua decrescita.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Crippa. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA. Grazie, Presidente. La collega Quartapelle prima citava come il trasporto su strada fosse ancora un trasporto rilevante con riguardo alle merci. Ministro Galletti, visto che lei è qua, ci può spiegare qual è la *ratio* per cui oggi non è possibile trasportare le merci su una linea che è utilizzata per il 17 per cento (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)? Qual è il motivo per cui non è possibile prevedere dei lavori di adeguamento qualora ci siano problemi di sagome dei mezzi, qual è il problema considerando che sono lavori che sono già stati fatti in passato.

PRESIDENTE. Chi è che urla?

DAVIDE CRIPPA. Qual è il problema per cui oggi voi non siete capaci di trasportare le merci sulla linea ferroviaria esistente? Ce lo spiegate, perché noi non lo comprendiamo. Non comprendiamo questa vostra necessità di fare un nuovo *tunnel* quando ce n'è uno esistente che non è utilizzato. Ci spiegate la *ratio*? Ministro, lei è qua, provi a dare un seguito alla sua funzione all'interno di quest'Aula (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Bargerò. Ne ha facoltà.

CRISTINA BARGERÒ. Intervengo per spiegare perché quest'opera ancora oggi è utile e necessaria. Infatti, se noi guardiamo ai flussi di traffici che riguardano l'arco alpino occidentale, è vero che sono diminuiti e ammontano a circa 40 milioni di tonnellate, ma se noi guardiamo invece i traffici esterni dall'Italia verso gli altri Paesi UE da dati Eurostat risulta che questi flussi sono pari a circa 50 milioni di tonnellate. Perché oggi, per quanto riguarda le Alpi Occidentali, noi abbiamo un numero di flussi inferiori? Perché non esiste l'infrastruttura.

Questa è un'infrastruttura necessaria non solo per il Piemonte ma per l'intero nostro Paese perché collega il flusso Est-Ovest. Altrimenti con le opere già in corso e già terminate svizzere e del Brennero...

PRESIDENTE. Deve concludere.

CRISTINA BARGERÒ. ...tutti i flussi di traffico e quindi tutta la crescita e lo sviluppo economico si indirizzerebbe lungo la dorsale nord-sud (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Avverto che sono esauriti i tempi per gli interventi a titolo personale. Essendone stata fatta richiesta e come da prassi la Presidenza concederà per ulteriori interventi a titolo personale un tempo aggiuntivo pari ad un terzo di quello originariamente previsto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Alberti. Ne ha facoltà.

FERDINANDO ALBERTI. Grazie, Presidente. Concludo il mio intervento iniziato nella prima fase citando quanto sostiene la Corte dei conti a proposito dei cosiddetti lotti costruttivi. Ebbene dice: L'introduzione dei lotti costruttivi non è certamente conforme ai principi deontologici che da sempre ispirano le realizzazioni infrastrutturali; tante sono le disfunzioni intercettate dalla Corte dei conti concretatesi nella realizzazione di lavori mai attivati proprio per l'assenza di una minima funzionalità. Ancora: la qualificazione di lotto non funzionale ha sempre accompagnato valutazioni critiche e dichiarazioni di irregolarità dei prodotti dell'azione amministrativa, che non hanno conseguito l'obiettivo specifico. Per questi motivi si potrebbe concludere che la novella contenuta nel citato comma 232 — che è quello che istituisce appunto i lotti costruttivi — costituisca il tentativo di legittimare *ex ante*...

PRESIDENTE. Concluda.

FERDINANDO ALBERTI. ...prassi gestionali più volte censurate, in astratto, dal legislatore e, in concreto, dalla magistratura contabile e dagli altri organi di controllo e di giurisdizione che si sono trovati a sindacare il fenomeno. Questo è quanto dichiara la Corte dei conti. Quindi, in base a quanto dice la Corte dei conti, questo trattato non dovrebbe essere ratificato.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Sibilia. Ne ha facoltà.

CARLO SIBILIA. « Anche chi negli anni è stato favorevole alla TAV ha il dovere di chiedersi oggi, di fronte ai drammi del Paese, se questa è la priorità di spesa dell'Italia »: 23 marzo 2013, lo diceva l'onorevole Titti Di Salvo mentre partecipava alla marcia no-TAV (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Questa è

la credibilità del Partito Democratico su questo argomento. Come direbbe il Vicepresidente Giachetti, avete veramente la faccia come il bronzo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il deputato Cominardi. Ne ha facoltà.

CLAUDIO COMINARDI. Grazie, Presidente. Stiamo discutendo il fatto di destinare ancora 8,3 miliardi di euro per il TAV. Ma per quale ragione? Stiamo risparmiando forse venti-trenta minuti di tempo quando esiste già una linea? Ne abbiamo già discusso ampiamente in questa mattinata. Recentemente si è inaugurato il tratto di TAV Brescia-Treviglio nel quale si risparmiano dieci minuti di tempo al costo di 2 miliardi di euro. Quindi decine di miliardi di euro il costo complessivo del TAV; altri miliardi di euro per la Brescia-Treviglio poi ci sarà la Brescia-Verona dove devasterà, ad esempio, le colline moreniche che tra l'altro non verranno più restituite. Quindi nessuno dice di essere contrario all'alta velocità ma c'è un altro modello di mobilità e soprattutto se pensiamo alla mobilità...

PRESIDENTE. Grazie, collega.

CLAUDIO COMINARDI. ...a livello regionale che è qualcosa di penoso (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, la collega Fregolent. Ne ha facoltà.

SILVIA FREGOLENT. Cercherò di rispondere brevemente ai dubbi dell'onorevole Crippa tramite lei, Presidente. La linea storica non viene toccata, anzi non viene neanche modificata dall'attuale tragitto. Verrà utilizzata anche dopo l'opera perché quest'ultima riguarda in realtà il *tunnel* di base. Perché oggi non si utilizza questa linea storica? Perché la galleria voluta da Cavour nel 1700, essendo ad una

pendenza che non permette un transito adeguato di merci, non viene utilizzata ed è il motivo per cui si pretende di fare....

IVAN DELLA VALLE. Falsa! Falsa! Bugiarda!

PRESIDENTE. Colleghi! Collega Della Valle! Collega Della Valle!

IVAN DELLA VALLE. Falsa! Falsa!

PRESIDENTE. Collega Della Valle la richiamo all'ordine. Collega Della Valle! Collega Della Valle!

SILVIA FREGOLENT. Presidente, che mi si dia del falso, di ignorante dal collega Della Valle per me è un complimento (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*). Però...

PRESIDENTE. Andiamo avanti.

SILVIA FREGOLENT. Se è stata chiesta, come dire, coerenza all'onorevole Di Salvo, che lo dirà, mi chiedo la coerenza della sindaca Appendino che, con il presidente Chiamparino, ha fatto un accordo regione-città di Torino dove gran parte di quei soldi sono opere in compensazione dell'alta velocità...

PRESIDENTE. Concluda, onorevole.

SILVIA FREGOLENT. E poi esce dall'Osservatorio. Ognuno ha la sua coerenza (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Gianni Farina. Ne ha facoltà.

GIANNI FARINA. Grazie, Presidente. Va fatta chiarezza, l'adeguamento del vecchio tunnel del Frejus non è tecnicamente fattibile, perché si arrampica sino ai 1300 metri, necessita di tre motrici, non è possibile che porti più di un certo numero di vagoni, nove, rispetto ai ventotto che

sono previsti dalla nuova costruzione; oltretutto, la galleria attuale del Frejus, per essere praticabile nel contesto europeo, necessiterebbe di essere adeguata, cosa tecnicamente impossibile, nel rispetto dei più moderni criteri alla base della progettazione delle nuove linee ferroviarie che prevedono, in particolare, il portare le sagome ferroviarie della galleria a dimensioni tali da permettere il passaggio di treni merci di ultima evoluzione.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole.

GIANNI FARINA. Questo avviene in tutta Europa e deve avvenire anche nella galleria del Frejus.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, la collega Castelli. Ne ha facoltà.

LAURA CASTELLI. Presidente, lei ci deve scusare, però, per fare quella cosa che si diceva che non si può fare sono già stati spesi 200 milioni e si è fatta. Quindi, per cortesia, quando parliamo di opere non diciamo che sono tutte uguali; quando parliamo di accordi su opere, non diciamo che sono accordi per fare una cosa che uno non vuole, perché il MoVimento 5 Stelle ce l'ha scritto sulla fronte che il TAV non lo sosterrà mai, così come ha scritto sulla fronte che ci sono altre opere sulla città di Torino che, invece, vuole e, se volete, leggetevi i programmi elettorali, perché il MoVimento 5 Stelle è l'unica forza politica che fa quello che scrive sui programmi elettorali, a differenza vostra (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle – Commenti dei deputati del gruppo Partito Democratico*)!

PRESIDENTE. Colleghi, colleghi...

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, la collega Dadone. Ne ha facoltà.

FABIANA DADONE. Grazie, Presidente. In merito alle accuse sulla coerenza del sindaco Appendino non mi pronuncio perché sono una fesseria ed è

dimostrabile in qualsiasi maniera. Invece, rispetto all'intervento istituzionale del relatore sulla normativa antimafia, qui le cose sono due: o c'è un buco nella normativa oppure candidamente si ammette che è violata la Convenzione di Vienna. In entrambi i casi, anche la migliore delle ipotesi è un'ipotesi piuttosto triste. L'Assemblea francese non si è posta il problema, perché dovremmo porcelo noi? Perché loro non se lo sono posti neanche nel primo Accordo, quando noi, furboni, abbiamo ceduto sovranità dando lo spazio, di fatto, al diritto francese e perché noi dovremmo essere quelli con la normativa antimafia all'avanguardia e siamo noi quelli zeppi di problemi da questo punto di vista. Pertanto dovremmo essere noi quelli più all'occhio.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, la collega Di Salvo. Ne ha facoltà.

TITTI DI SALVO. Grazie, Presidente. Ci terrei molto, attraverso di lei, a poter fare arrivare un messaggio all'onorevole Sibilìa che prima è intervenuto citando la mia coerenza, perché, vede, Presidente, bisogna ascoltare le parole che si dicono, che altri dicono, non partire lancia in resta senza ascoltare. Io, appunto, ho detto un'altra cosa, io ho detto che bisognerebbe apprezzare i cambiamenti che, grazie al lavoro di tante comunità, di tante persone si sono realizzati su quell'opera, confrontando ciò che era e ciò che è. Ho esattamente detto questo, invitando ad apprezzare anche gli sforzi fatti, magari, da quelli che stanno parlando e che non vedono, non sanno valorizzare il risultato. Si chiama politica, lo ripeto, si chiama politica (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Colleghi, non ci sono altri interventi, quindi, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti Airaudo 3.2 e Della Valle 3.2.8, con il parere contrario della Com-



missione, del Governo nonché della Commissione bilancio, e con il parere favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 5)*.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Dadone 3.29.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Castelli. Ne ha facoltà.

LAURA CASTELLI. Signor Presidente, qui si parla dell'opportunità di seguire la normativa vigente e continuare a pensare di investire questi soldi in quest'opera. Ora a me tocca, in questo emendamento, spiegare come la preoccupazione di membri della Commissione bilancio, di cui io faccio parte, sia elevata, e ciò per due ragioni fondamentali, per parlare di questioni tecniche, perché vorrei dire, attraverso di lei, Presidente, che non basta venire qui con quattro fogli scritti a destra e a sinistra da qualcuno; bisogna saperle le cose, bisogna esserci stati in alcune assemblee, bisogna essere coscienti di che cosa dicono gli accordi e i trattati, sui quali, guardate, non ci sono interpretazioni, sono parole, non ci sono interpretazioni. Allora, non è che noi passiamo la nostra vita a dire bugie o cose che sono interpretabili, come ci ha detto, l'altro giorno, per esempio, il Ministro Delrio in Commissione bilancio. Infatti, io, questi due aspetti, li ho sottoposti al Ministro Delrio, ora ve li racconto e vediamo se tutti pensano la stessa cosa che ha detto Delrio ossia che la nostra è un'opinione. Ci sono due aspetti fondamentali; uno è che il contributo dell'Unione europea non è definitivo, non si ha contezza, oggi, dell'apporto definitivo da parte dell'Unione europea su quest'opera e, purtroppo, negli accordi precedenti c'è scritto che non si può chiudere questo Accordo, fino a quando non ci sia la certezza di quanto l'Unione europea darà ai Paesi. Indi per cui questo Accordo non

si può chiudere oggi. Questo è il primo aspetto. Quando ho detto questa cosa al Ministro Delrio mi è stato detto che era un'opinione, non ha saputo rispondermi e questo, per me, è molto grave, non dovrebbe sedere su quella sedia. Il secondo aspetto è l'indice di aggiornamento dei prezzi, perché tutti sappiamo come subiscono variazioni in aumento, chiaramente, tutti quelli che sono appalti pubblici. Peccato che l'Italia, in maniera un po' confusa, abbia scritto su questi accordi e quelli che ne sono gli allegati, come intende definire l'indice dei prezzi. Questo che cosa significa? Che io non ho certezza che questa spesa sia esattamente questa, da qui in avanti, perché non ho certezza di quale indice mi aumenterà il prezzo di quest'opera. Quindi, in barba al vostro articolo 81 che tanto avete fatto approvare in queste Aule, vi dico che non è possibile fare questo Accordo perché non si ha certezza dell'investimento. Ora, siccome a voi dei soldi pubblici non ve ne frega niente, tanto che chiedete agli italiani di autorizzarvi 20 miliardi di nuovo debito pubblico senza spiegare in una sola riga per quale cavolo di ragione, dimenticandovi dei risparmiatori, ma di questo magari ne parliamo domani mattina o questa sera, io trovo assolutamente incomprensibile il vostro atteggiamento, perché quando un parlamentare, un portavoce eletto dai cittadini viene qui e vi chiede una cosa, voi siete obbligati a rispondere nel merito, non potete rispondere che è un'opinione politica. Perché, allora, vorrei capire come mai, visto che qui si parla di leggi di stabilità che riguardano gli anni 2010 e 2013, alcune persone — che in quegli anni avevano un'altra idea politica, erano contrari all'opera, si stracciavano le vesti, marciavano di fianco a noi e io li ricordo in Val Susa per dire di «no» a quest'opera — a un certo punto si spostano di sedia e decidono che quest'opera è fondamentale, oltretutto, sedendo di fianco ad altri colleghi che si permettono di dire che non c'è assolutamente consumo di suolo per quest'opera. Ora io ho una domanda: ma le gallerie, per voi, non sono consumo di suolo?

No, perché magari avete un'altra idea del consumo di suolo, parliamone, magari la figuraccia ve la fate in mondovisione con tutti i cittadini che hanno già scelto di non volervi qui su queste poltrone e che volevano andare al voto, per mettere magari a governare una classe politica che 2 miliardi e mezzo li mette in qualche cosa di molto più utile (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Della Valle. Ne ha facoltà.

IVAN DELLA VALLE. Grazie, Presidente. Io capisco che i renziani siano dei bugiardi seriali (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) come il loro Segretario e debbano venire qui a leccarsi le ferite per una perdita di Torino dicendo bugie seriali continuamente, però questo è inammissibile. È inammissibile quando si sta discutendo di un'opera così importante che drena 2 miliardi e mezzo. E vorrei ricordare a chi ha parlato precedentemente che non è assolutamente vero che si chiedono le compensazioni per il TAV. Quel documento è scritto a quattro mani ed è la regione, ed è il vostro Presidente di regione che continua contro il volere di tutti a volere quest'opera e a chiedere anche compensazioni.

E voglio dire a tutti quelli che sono intervenuti, compresa la collega Di Salvo, che, se quest'opera è cambiata ed è cambiata in meglio, non si spiega perché allora, invece, ancora più amministrazioni sono contrarie, ancora più amministrazioni di prima! Non avete convinto nessuno (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Crippa. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA. 14 maggio 2013, su *la Repubblica*, Fabio Lavagno: « In questi tempi non è così fuori luogo pensare che è meglio non sprecare i soldi quando si è in un regime di austerità ». Lei è stato

eletto con SEL e casualmente oggi siede su una poltrona del PD e si rimangia quanto aveva detto nel 2013 (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Il 23 marzo 2013, Titti Di Salvo: « sulla questione dell'alta velocità, la domanda a cui dobbiamo rispondere: l'Italia è in grado di sostenerla economicamente? » Anche a lei la poltrona piace tantissimo, per cui ci troviamo due soggetti eletti in un movimento che teoricamente doveva opporsi alla TAV, che oggi si siedono nella compagine del PD (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) perché trovano la poltrona – solo la poltrona – più comoda! Ma un minimo di dignità ce l'avete o no (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)?

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Pesco. Ne ha facoltà.

DANIELE PESCO. Grazie, Presidente. Leggo una lettera di una cittadina valsusina che per quest'opera ha perso il padre e il fratello: Ai governanti d'Italia. Penso che il TAV vada fermato, penso che ogni picconata alle nostre montagne sia una pugnalata ai nostri cuori, ai nostri avi. Vorrei ricordare al signor Sindaco di Susa e a tutti politici favorevoli al TAV e a tutte le grandi opere, che sarebbe opportuno, prima di fare nuove opere, di chiedere a Sitaf e LTF di ripristinare i danni che hanno creato al territorio nella borgata di Susa, quando hanno fatto il raddoppio ferroviario Bussoleno-Meana, e con l'autostrada del Fréjus e con la galleria Prapontin. La presa in Dora, ad esempio, del canale irriguo non è ancora stata fatta, l'aspettiamo dagli anni Novanta. Tredici sorgenti in una piccola porzione di territorio sono state prosciugate. La modifica dell'ecosistema della zona la Sannia è praticamente messa a rischio con il prosciugamento della palude ivi situata.

PRESIDENTE. Deve concludere.

DANIELE PESCO. Gli animali selvaggi che scendono a valle per abbeverarsi con-

tinuano a creare incidenti stradali. È stato creato un inquinamento enorme grazie alle opere già realizzate in questa valle.

PRESIDENTE. Grazie.

DANIELE PESCO. Presidente, un attimo, mi scusi, basta, non ce la facciamo più a sopportare (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)...

PRESIDENTE. No, deve concludere, mi spiace.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Lavagno. Ne ha facoltà.

FABIO LAVAGNO. Grazie, Presidente. Guardi, della mia dignità mi occupo io, non c'è bisogno che se ne occupi il collega Crippa (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*)...

PRESIDENTE. Colleghi...

FABIO LAVAGNO. Non mi rimangio quelle parole, anche perché erano contestualizzate in un chiaro momento storico del nostro Paese, dove (*Commenti dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)...

PRESIDENTE. Colleghi, per favore, colleghi! Prego, collega.

FABIO LAVAGNO. ...dove la faceva da padrone e determinate politiche depressive per il nostro Paese hanno lasciato il segno. Un'altra cosa: visto che si prendono le parole e se ne prendono alcuni sprazzi, io e altri colleghi che oggi siedono fra i banchi del Partito Democratico abbiamo sempre condannato le violenze di Val Susa. Avrei voluto sentire altrettanto dai colleghi del MoVimento 5 Stelle (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico – Commenti dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

PRESIDENTE. Colleghi, per favore... collega Crippa...

FABIO LAVAGNO. Invece quel luogo è diventato il luogo, lo scenario di una

battaglia ideologica e violenta (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico – Commenti dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

PRESIDENTE. Collega Crippa, per favore, tanto avete modo di intervenire dopo.

Non ci sono altri interventi, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Dadone 3.29, con il parere contrario della Commissione e del Governo, e con il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 6*).

Passiamo agli identici emendamenti 3.4 Fava e 3.50 Spadoni.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Spadoni. Ne ha facoltà.

MARIA EDERA SPADONI. Grazie, Presidente. Con quest'emendamento chiediamo che vengano rispettati i principi della Convenzione di Aarhus, una Convenzione che chiede che il processo decisionale passi anche attraverso le popolazioni che subiranno questa opera. In questo processo decisionale, relativo a questo progetto, calpestate i diritti dei cittadini, ai quali non è stato in alcun modo permesso di esprimere il proprio dissenso secondo proprio quanto previsto dalla Convenzione di Aarhus del 1998. Sto parlando di cittadini che da ventisei anni stanno protestando, stanno cercando di fermare questa opera inutile; non sto parlando di para terroristi, come è stato detto ieri in discussione generale, non sto parlando di persone che usano la violenza, sto parlando di persone che, se i colleghi vorranno andare in Val di Susa come ho fatto io domenica, potranno vedere tranquilla-

mente che sono donne e uomini che semplicemente cercano di portare avanti la loro protesta.

Ricordo anche la sentenza del Tribunale permanente dei popoli, che dice che i Governi — in questo caso italiano e francese — sono al servizio dei grandi interessi economici-finanziari e sono ignorate le opinioni delle popolazioni. Ciò rappresenta nel cuore dell'Europa una minaccia gravissima all'essenza dello Stato di diritto e del sistema democratico, che dev'essere fondato sulla partecipazione e la promozione dei diritti, del benessere e della dignità delle persone.

Ora, è arrivata a tutti i colleghi una lettera del Movimento No TAV, in data 5 dicembre 2016, e io userei questo tempo che mi rimane per leggere questa lettera. Se i colleghi non l'hanno letta, magari possiamo in un qualche modo rinfrescare loro la memoria: « Nel momento in cui vi accingete a discutere e a votare l'atto Camera 4151, la Camera dei deputati ha iniziato a esaminare, il 25 novembre 2016, nella III Commissione (Affari esteri) il testo approvato dal Senato. Il tunnel di 57 chilometri sotto le Alpi è una grande opera inutile e imposta, fortemente contrastata da oltre venticinque anni. Il processo decisionale relativo a questo progetto ha calpestato i diritti dei cittadini, ai quali non è stato in alcun modo permesso di esprimere il proprio dissenso secondo quanto previsto nella Convenzione di Aarhus e come sanzionato dal Tribunale permanente dei popoli con sentenza dell'8 novembre 2015. Il sistema delle grandi opere è un esempio di *hybris*, che gli antichi greci indicavano come l'orgogliosa tracotanza degli uomini contro gli dei, e la Torino-Lione è oggi un atto di superbia contro il pianeta e i suoi abitanti. Nel sistema delle grandi opere si realizza uno sterminio che non si ferma a quello della natura, ma addirittura lo anticipa con lo sterminio dei diritti, realizzato mediante la negazione dei principi volti ad assicurare la partecipazione piena ed effettiva dei cittadini. Il movimento No TAV chiede da sempre non solo l'abbandono del progetto Torino-Lione, ma anche il trasferimento

degli importi previsti a carico dell'Italia verso la realizzazione di opere utili per ricostruire e mettere in sicurezza il territorio, dando priorità alle zone terremotate e a quelle alluvionate. Crediamo fortemente nella responsabilità personale e politica degli eletti quando sono chiamati ad assumere decisioni irreversibili, quali la distruzione dell'ambiente naturale e lo spreco delle risorse pubbliche. » Questa è una lettera che è stata inviata a tutti e credo che la cosa migliore da fare fosse leggerla a tutta l'Aula (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Airaudo. Ne ha facoltà.

**GIORGIO AIRAUDO.** Grazie, Presidente. In questa lunga vicenda, che inizia nel 1991 e che inizia anch'essa all'Unione industriale, con uno storico industriale torinese, che nel frattempo ci ha lasciato, come purtroppo è scomparsa anche la sua azienda, Sergio Pininfarina, ci sono due vittime in questa vicenda, che anche in quest'Aula si rimbalzano da una parte all'altra delle opinioni.

La prima vittima sono i numeri, perché i numeri non sono mai tornati in questa vicenda, anche se basterebbe guardare la realtà: quelle merci che oggi si vorrebbero portare con la TAC (nuovo nome della TAV), sono merci che non torneranno più, perché i problemi di cui l'Europa dovrà occuparsi non sono la velocità con cui muovere le merci, ma il tempo dei cittadini.

Cinque milioni di posti di lavoro ci aspettano — purtroppo — per essere distrutti dalla dematerializzazione, da ciò che Luciano Gallino chiamava gli effetti dell'ipertecnologia. E se, invece di far muovere velocemente le merci, ci occupassimo del tempo, lento ma fondamentale, l'unico che abbiamo della vita degli umani, forse faremmo qualcosa di più utile; questa è una delle vittime.

La seconda vittima è la partecipazione ed è per questo che questo emendamento, che anche noi abbiamo presentato, è im-

portante, perché, nonostante continuiamo a pensare che quell'opera sia vecchia, obsoleta, inutile – e lo dico al mio amico Sergio Chiamparino, che, come si dice, è fonte culturale di molti degli interventi (che ne sono copia sbiadita) in quest'Aula –, il problema non è paragonarsi a Cavour, perché il rischio è di diventare Nino Bixio, cioè essere utili, ma storicamente irrilevanti, perché atti a fare solo il lavoro sporco. Che almeno questo lavoro sporco sia reso trasparente ai cittadini, ed è per questo che con questo emendamento abbiamo chiesto di rispettare una Convenzione che il nostro Governo ha firmato e a cui i nostri atti dovrebbero sempre ispirarsi (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, la collega Castelli. Ne ha facoltà.

**LAURA CASTELLI.** Sì, Presidente, perché questa Convenzione per noi è molto importante. Quando si deve fare una lotta a un'opera, si va a cercare nei documenti. E la fatica che tutti noi abbiamo fatto per vedere come era stato speso ogni centesimo di soldi pubblici per comprare i cancelli – che non erano quelli a norma – e tutte queste cose, attraverso lei, Presidente, dico che il Partito Democratico le conosce. Le sa solo perché qualcuno è andato a prenderle, e l'ha potuto fare facendo una causa dopo l'altra, un esposto dopo l'altro, obbligando i giudici a tirar fuori i dati. La Convenzione di Aarhus assicura la trasparenza e la possibilità di votare chi rispetta il volere dei cittadini!

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, il collega Dell'Orco. Ne ha facoltà.

**MICHELE DELL'ORCO.** Presidente, mi chiedo – visto intanto che in Aula stiamo parlando finalmente di trasporti, anche se non ci piace di cosa si sta parlando – dov'è il Ministro dei trasporti e anche dov'è il presidente della Commissione trasporti e perché non sia ancora

intervenuto. Mi chiedo, in generale, a cosa serve la Commissione trasporti, alla Camera, visto che ormai ci facciamo dettare direttamente la linea dai vari costruttori di autostrade o di Alta velocità, dalla Cmc e dall'Impregilo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Questi sono i vostri padroni, che comandano, che dicono cosa deve fare il Parlamento. Eppure la Commissione trasporti ha anche lavorato – in teoria –, addirittura tutti i partiti hanno anche lavorato insieme e sono state approvate risoluzioni, sottoscritte da tutti, sulla sicurezza stradale, risoluzioni per il trasporto pubblico locale gratis ai disoccupati, sottoscritte da tutti i partiti. Addirittura, tre anni fa, è passato anche un nostro emendamento, firmato da tutti, per dare 12 milioni alle piste ciclabili: sono passati tre anni e tre Presidenti del Consiglio e ancora non avete fatto nulla! Oltre a fare le vostre porcate, fate una cosa utile, ogni tanto (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

**PRESIDENTE.** Avverto che sono esauriti i tempi per gli interventi a titolo personale previsti dal contingentamento, ivi compresi quelli aggiuntivi concessi dalla Presidenza. Residuando quindi al MoVimento 5 Stelle il tempo di 13 minuti, ancora da ampliare, sarà consentito ai deputati appartenenti a tale gruppo un solo un intervento a nome del gruppo, per ciascun emendamento, della durata massima di cinque minuti nell'ambito di tale tempo.

**DAVIDE CRIPPA.** Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**DAVIDE CRIPPA.** Presidente, volevo comprendere. Mi sembra di ricordare che una volta che si esauriscono i tempi a titolo personale, questo valga per tutti i gruppi. Io credo che il suo appello riferito al MoVimento 5 Stelle sia estendibile a tutti i gruppi parlamentari di quest'Aula.



PRESIDENTE. Assolutamente. Non è una norma *ad hoc*, era perché vi ritrovate con tredici minuti e con il tempo ancora da ampliare.

DAVIDE CRIPPA. Visto che gli interventi a titolo personale sono stati fatti...

PRESIDENTE. Nessuno può più fare interventi a titolo personale.

DAVIDE CRIPPA. Visto che li ha fatti anche il Partito Democratico, mi sembrava giusto segnalare questa cosa.

PRESIDENTE. Tutti i gruppi non possono più fare interventi a titolo personale, non si preoccupi.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti 3.4 Fava e 3.50 Spadoni.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 7)*.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.6 Palazzotto, con il parere contrario della Commissione e del Governo e il parere favorevole del relatore di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 8)*.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti 3.19 Airaudo e 3.30 Castelli, su cui vi è il parere contrario della Commissione e del Governo.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Castelli. Ne ha facoltà.

LAURA CASTELLI. Presidente, in questi tre anni abbiamo imparato che la

politica è fatta di obiettivi e di volontà. Questo emendamento ci sta molto a cuore, perché spesso abbiamo chiesto, nel corso di questi anni, di prendere questi soldi di cui parla l'emendamento e metterli in cose di utilità più rapida e più impattante, tipo la metropolitana, le metropolitane in generale.

Io credo che un Governo che non riesce ad investire denaro sulle metropolitane delle città italiane e che continua a dire, nonostante i vari accordi e nonostante le varie convenzioni, che oggi non si può siglare questo accordo, sia un Governo che ha un altro interesse. Non lo diciamo solo noi che questo Governo ha un altro interesse; lo dicono anche, per fortuna, le procure, dentro le quali ci sono i processi che, giorno dopo giorno, vanno avanti. Sono quei processi di cui voi non parlate mai e che riguardano le imprese che lavorano in queste opere.

Se voi avete voglia, il 21 ci sarà l'ultima udienza di quel processo chiamato « San Michele », che riguarda alcune aziende che hanno preso appalti e subappalti e che sul territorio piemontese hanno fatto infiltrare la *'ndrangheta*: vi invito, vi invito calorosamente, a seguire quel processo, perché vi siete riempiti la bocca del fatto che il movimento NO TAV è violento. Ricordo essere presenti alcune facce, che ho visto anche qui oggi dire « sì » al TAV, che sanno benissimo che quelle non sono state manifestazioni violente da parte delle persone normali.

Io oggi vorrei capire come è possibile continuare a sostenere che questi soldi devono andare in questo luogo, oltretutto in questi anni, ribadisco, avete sempre bocciato gli emendamenti che riguardavano, invece, la possibilità di mettere questi soldi in metropolitane cittadine e non riuscite a confessare il fatto che il motivo è proprio quello, cioè dare i soldi a queste aziende che oggi sono interessate da questi processi come il TAV e il Terzo Valico.

Io addirittura sono stata denunciata perché, nelle facoltà delle mie funzioni, ho detto che l'azienda che stava costruendo il Terzo Valico era in odore di mafia: per fortuna è stato archiviato, ma sapete per-

ché? Perché poi è uscito un fascicolo grosso così che scrive nero su bianco l'interazione tra la mafia e queste opere (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

E allora non ce lo inventiamo noi, mai, non ce lo siamo mai inventato e il vostro senso di responsabilità su questo tema è immenso. Non potete continuare a dire che noi abbiamo torto perché in realtà la normativa antimafia è messa a posto e tranquillamente applicata, perché la realtà di questo Paese è un'altra e sta fuori da questo palazzo e da queste morbide poltrone, sulle quali voi volete continuare a stare e io vorrei capire per quanto ancora, se a giugno ci farete la grazia di togliervi da questo posto o se dovremo continuare a sopportarvi, come italiani, fino alla scadenza naturale di questo Governo, che ormai, oltre a non essere legittimato da nessuno, continua a parlare di un'opera inutile, dannosa, infiltrata fortemente dalla criminalità organizzata come una cosa normale (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Ci sono Paesi in cui Ministri, funzionari, dirigenti si dimettono per molto meno, mentre qui è tutto normale. Allora, siccome chi vive il Piemonte, ma anche chi non lo vive e ci viene per capire che cos'è questo TAV lo vede subito, lo vede immediatamente che c'è qualcosa che non funziona, che c'è qualcosa che non funziona dal punto di vista ambientale quando va sul cantiere, che c'è qualcosa che non funziona quando legge le carte di questi appalti, che c'è qualcosa che non funziona nella vostra tesi che quest'opera serve per migliorare l'ambiente e io, scusate, lo ripeto, ma non trovo possibile che un deputato sostenga che quest'opera non va a mangiare suolo pubblico.

Io pregherei il deputato che ha detto questa castroneria di chiedere scusa, perché le gallerie per me sono assolutamente un mangiare suolo pubblico, quindi, per favore, la vostra dignità, che dite di avere, tiratela fuori (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Airaudo. Ne ha facoltà.

**GIORGIO AIRAUDO.** Rapidamente Presidente: noi, con questo emendamento, esterniamo una preoccupazione che, credo, sia di tutta o che dovrebbe essere di tutta questa Camera dei deputati. Purtroppo sono molte le tratte dell'alta velocità, quelle già fatte, quelle in progettazione e quelle in corso di preparazione, che vedono un problema riguardo agli appalti, riguardo agli inquinamenti, riguardo a problemi giudiziari insomma.

L'ultimo, che credo darà notizia anche a breve, di cui dovremo occuparci, è quello che è il terzo valico, che credo non abbia ancora prodotto tutti i risultati su cui la magistratura sta avanzando su quel caso.

E non siamo solo preoccupati di questo; per questo che con questo emendamento abrogativo vorremmo un maggior controllo, una maggiore efficacia.

Siamo anche preoccupati di cosa fanno i nostri cugini d'Oltralpe, perché io non dimentico che per ben due volte la Corte dei conti francese ha parlato, per quel che riguarda il loro tratto di competenza, di un'opera non solo non utile, ma costosa e che loro non potranno sopportare; quindi, credo che qualche cautela, da parte di questa Camera, a impegnare con troppa facilità spesa, con troppa rapidità quella capacità di spesa, andrebbe assunta, per ragioni interne e per ragioni di relazioni internazionali.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Bianconi. Ne ha facoltà.

**MAURIZIO BIANCONI.** Prima un dato tecnico, Presidente: le gallerie non consumano il suolo ma, come è noto ad ogni giurista, consumano il sottosuolo. Il suolo è separato dal sottosuolo, la galleria sta sotto e non consuma il suolo, ma consuma il sottosuolo.

Bisogna poi vedere che uso se ne sarebbe fatto del sottosuolo, se non ci fosse passata la galleria: se non c'è un uso, non

c'è consumo alternativo. Questo prescinde completamente dall'idea se sia fatta bene o male questa iniziativa di questa ferrovia, ma solo per la precisione dei termini e per la precisione delle valutazioni di critica. Come l'altro corollario, che sempre si accende quando si parla di questa cosa e quando, invece di voler criticare l'oggetto in sé, si vuol criticare chi è portatore dell'oggetto, cioè... devo finire?

PRESIDENTE. Ha 50 secondi.

MAURIZIO BIANCONI. Grazie. Io sarei stanco di sentire, dai colleghi dei 5 Stelle, che noi si sta a sedere su delle comode poltrone, loro invece hanno degli scomodissimi chiodati di strapuntini: se ritengono che queste poltrone siano scomode e lo sono per molti, si possono dimettere, perché se si dimettono in 160 questa di legislatura dura due mesi, perché non si può sopportare che un partito si dimetta, in 160 persone, e noi si continua a star qui: deve finire questa legislatura, dimettetevi tutti, che si finisce, ma smettete di criticare, invece dell'oggetto, il portatore dell'argomento (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Conservatori e Riformisti e Civici e Innovatori*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti 3.19 Airaudò e 3.30 Castelli, i pareri sono: contrario di Commissione e Governo, favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 9*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti 3.20 Palazzotto e 3.31 Della Valle, i pareri sono: contrari di Commissione e Governo, favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 10*).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.54 Spadoni.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Spadoni. Ne ha facoltà.

MARIA EDERA SPADONI. Grazie, Presidente. Con questo emendamento facciamo riferimento agli accordi di Torino di gennaio 2001 e all'accordo di Roma di gennaio 2012. Proprio in quell'accordo di Torino, all'articolo 1, viene scritto che l'entrata in servizio della linea dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti.

Allora, la saturazione delle opere esistenti al momento non c'è. Sappiamo perfettamente che l'opera che c'è in questo momento non è satura, quindi con questo emendamento semplicemente chiediamo di rispettare degli accordi che ricordo sono stati ratificati da questo Parlamento, quindi né più né meno.

Ora capisco che ci siano delle situazioni in cui è sempre meglio dire di no, però almeno su questo, su ratifiche, su accordi di ratifica che sono stati appunto approvati dal Parlamento nel 2002 e nel 2014, francamente non capisco veramente la *ratio* tale per cui non si possa dire di « sì » ad un emendamento del genere.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.54 Spadoni, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 11*).

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti 3.21 Fava e 3.32 Dadone.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Della Valle. Ne ha facoltà.

IVAN DELLA VALLE. Grazie, Presidente. Allora, abbiamo — come detto nell'emendamento precedente — sfatato il fatto del discorso che la linea attuale, come le bugie dette oggi, non possa essere utilizzata. Mi devono spiegare i colleghi perché nel 2001 fanno un accordo e dicono che per l'entrata in vigore della nuova linea deve essere saturata quella già esistente e oggi si dice che, invece, quella esistente non è possibile utilizzarla, non è possibile utilizzare quella. Nel 2001 firmano un accordo e adesso lo smentiscono.

La verità, non le bugie, è che è utilizzabile e oltretutto potrebbe essere tranquillamente migliorata con una spesa molto, molto inferiore e utilizzata molto meglio. Quindi, abbiamo sfatato l'ennesima balla del Partito Democratico.

Un'altra questione è quella della legalità all'interno di quest'opera. La collega prima parlava di infiltrazioni; si è detto anche dai colleghi della Lega che non possiamo fermare le opere perché abbiamo paura di infiltrazioni — è vero —, però partiamo maluccio quando vediamo che il Presidente di Telt, Virano, è stato dichiarato incompatibile perché era in quell'organo inutile che è l'Osservatorio e non sono passati dodici mesi per poi poterlo mettere alla presidenza di Telt. Quindi, c'è un palese conflitto di interessi ed è stato dichiarato incompatibile, e quando vediamo, sempre Virano, rimandato a giudizio per omissione d'atti d'ufficio.

Io capisco che per il Partito Democratico chi magari modifica un qualcosa, chi fa degli appalti un po' così, come in Expo, vuol dire poco; magari per loro, chi modifica qualcosina, chi maneggia queste cose, chi fa falsi in atti d'ufficio, come il sindaco, magari, di Milano per loro è niente, però anche Virano, che è il presidente di Telt, è rinviato a giudizio per questo. Quindi, direi che a livello di legalità partiamo proprio male, partiamo ve-

ramente male: affidiamo l'opera a un presidente che è rinviato a giudizio per omissione d'atti d'ufficio ed è incompatibile per quella carica. Se partiamo così, direi che la legalità in questo Paese ce la siamo scordata dall'inizio (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Airaudo. Ne ha facoltà.

GIORGIO AIRAUDDO. Grazie, Presidente. Con questo emendamento noi ovviamente siamo coerenti con tutto l'impianto, perché ormai credo che da anni e anche nella discussione in quest'Aula è abbastanza chiaro che noi pensiamo che i denari che si impegnano per quell'opera, qualunque parte di denari, o qualunque denaro accessorio andrebbe speso per altre poste, per altre finalità. Ovviamente non lo pensiamo solo per la TAV; lo pensiamo — mandato su cui molti di noi anche oltre questa parte dell'Aula era stato eletto — anche per gli F-35, che è un'altra di quelle spese inutili a cui il nostro Governo sottopone i contribuenti italiani, e lo pensiamo per una serie di altre spese; cioè, i soldi possono essere spesi diversamente, in modo più utile per i nostri cittadini, per i loro servizi, per le loro domande e per creare occupazione vera, non *voucher*, e quindi vi invito a votarlo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Quartapelle Procopio. Ne ha facoltà.

LIA QUARTAPELLE PROCOPIO. Grazie, Presidente. Io capisco che ci siano colleghi che ritengono che questa è un'opera inutile. Certe volte però bisognerebbe probabilmente guardare gli emendamenti che si presentano, nel senso che l'emendamento soppressivo presentato dai colleghi che sono contrari all'opera in realtà, in questo caso, sopprime le spese di missione per il Comitato dei due prefetti per le verifiche antimafia. Io credo che definire inutili le spese per le verifiche antimafia

sia estremamente controproducente (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti 3.21 Fava e 3.32 Dadone, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 12*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti 3.22 Airaud e 3.33 Spadoni, con il parere contrario della Commissione e del Governo e con il parere favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 13*).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.34 Della Valle.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Della Valle. Ne ha facoltà.

**IVAN DELLA VALLE.** Grazie, Presidente. Io ho due quesiti e, se qualcuno avesse voglia di rispondere, sarebbe opportuno per la discussione che stiamo portando avanti.

Uno: perché nel 2001 è stato firmato un accordo dove si diceva: « L'entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione della linea esistente »? Questo è l'accordo firmato nel 2001 e, invece, oggi si dice che la linea esistente non può sopportare quelle merci e quindi, visto che invece non c'è stata la saturazione, anzi è addirittura diminuita rispetto al 2001 e

siamo solo all'utilizzo del 17 per cento, si torna indietro, non si rispetta più quell'accordo e si dice invece che non è possibile trasportare le merci su quella linea e quindi ne serve una nuova. Avete sbagliato nel 2001 o avete sbagliato oggi? Questo è il primo quesito.

Il secondo quesito che mi pongo, anche per capire le spese che vengono fatte in questo Paese, è perché, su 57 chilometri di tunnel, solo 12 chilometri sono in territorio italiano e perché l'Italia deve pagare, invece, il 58 per cento delle spese, quando su 57 chilometri solo 12 sono in territorio italiano (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

Io vorrei avere una risposta a questi due quesiti fondamentali per andare avanti con l'esecuzione o meno dell'opera.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.34 Della Valle.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 14*).

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.23 Palazzotto.

**PIERO LONGO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**PIERO LONGO.** Grazie, signor Presidente. Mi scusi: l'emendamento 3.23 Palazzotto non è precluso dalla votazione, che abbiamo appena fatto, sull'emendamento 3.34 Della Valle? Questo è il mio parere; chiedo agli uffici e chiedo a lei.

**PRESIDENTE.** No; possiamo precludere un emendamento successivo se c'è un'approvazione di un emendamento. Non esiste una preclusione per un emendamento ...



PIERO LONGO. Comunque, votiamo due volte sulla stessa questione.

PRESIDENTE. Sono diversi, altrimenti li avrei citati come identici. Per esempio, l'emendamento precedente ha una parte consequenziale e questo no.

PIERO LONGO. Sì, Presidente, ma nel più ci sta il meno; questo nella logica aristotelica che ci hanno insegnato. Grazie dell'insegnamento.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.23 Palazzotto.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 15)*.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.36 Castelli, con il parere contrario della Commissione e del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 16)*.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.35 Spadoni, su cui i pareri sono contrari.

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 17)*.

Passiamo alla votazione degli identici emendamenti 3.25 Airaudo e 3.51 Castelli.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Airaudo. Ne ha facoltà.

GIORGIO AIRAUDO. Grazie, Presidente. Quando parliamo di grandi opere e quando parliamo di alta velocità e, nel caso della Val di Susa, di alta capacità, siamo dinanzi a un tema rilevante che è quello che noi riproponiamo perché, come sappiamo, spesso vi sono, tra i costi ipotizzati e i costi in corso d'opera, enormi scostamenti, cioè il costo delle opere lievita a dismisura, di decine e decine di volte. Questa è l'esperienza di questo Paese sull'alta velocità e, non a caso, in questa legislatura abbiamo incardinato, come Sinistra Italiana, in Commissione trasporti – però l'avete arenata lì – una richiesta di una Commissione d'inchiesta sul perché una grande opera come l'alta velocità, l'intera alta velocità e non solo quella in Val di Susa, abbia questa lievitazione di costi e con questa lievitazione di costi si sottoponga a quelle infiltrazioni e a quelle malversazioni che occupano i magistrati e la giustizia, che farebbero meglio o potrebbero far meglio anche altre battaglie invece che inseguire ciò che noi permettiamo.

In questo emendamento chiediamo semplicemente che il Ministro dell'economia e delle finanze riferisca senza ritardo alle Camere, con un'apposita relazione di merito, gli eventuali casi degli scostamenti in relazione agli oneri di realizzazione dell'opera e l'adozione delle misure conseguenti. Per una volta si può sapere – non dico prima, perché lo si dovrebbe sapere, ma durante – perché il costo di un'opera lievita? E si può sapere se quel suo lievitare, come si dice, è congruo, non congruo e se il Paese se lo può permettere?

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Presidente, i presentatori dell'emendamento chiedono di abrogare l'ultimo periodo del comma 3. Però, l'ultimo periodo del comma 3 è proprio quello che fa riferimento a un obbligo del Ministro

dell'economia e delle finanze, in caso di scostamento delle spese rispetto a quanto previsto. Qui parliamo dei commi 12-*bis*, *ter* e *quater* della legge di contabilità e finanza pubblica, dove è previsto l'obbligo che il Ministro dell'economia e delle finanze faccia il monitoraggio e, in caso di scostamenti, intervenga e mandi alle Camere i decreti con cui si interviene. Quindi, in realtà diciamo che la legge di contabilità e finanza pubblica, qui richiamata, prevede esattamente il meccanismo che i presentatori vogliono. Quindi, l'emendamento è ultroneo e addirittura abolendo quel pezzo non ci sarebbe il monitoraggio rispetto allo scostamento.

Io rinnovo eventualmente la richiesta ai presentatori, visto che il monitoraggio e la comunicazione alle Camere è già prevista dalle norme di contabilità qui richiamate, di ritirare l'emendamento e presentare un ordine del giorno, per rafforzare una previsione che, però, è già contenuta nella legge che viene qui richiamata.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Castelli. Ne ha facoltà.

**LAURA CASTELLI.** Presidente, non capisco perché il relatore si sconvolga per il fatto che noi non ci fidiamo di voi, di questo Governo, di chi dovrebbe avere già fatto il monitoraggio, di chi avrebbe già dovuto fare l'analisi costi-benefici, di chi avrebbe già dovuto dire, anche al CIPE: « Forse bisogna fare dei controlli » (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Io accetto tutte le motivazioni tecniche, ma voi qui ci prendete in giro e considerate le opposizioni carta straccia, non responsabili e non autorizzate a proporvi delle modifiche migliorative rispetto a un accordo che neanche si potrebbe concludere. Prima qualcuno diceva che bisogna farlo in fretta: ma chi l'ha detto? Si può fare fino a fine gennaio; si potrebbe aspettare il Natale e così magari ci riflettete su un po' meglio. I tempi ci sono; lo dice l'Europa che si possono aspettare ancora alcuni giorni.

Invece voi adesso ci attaccate e in qualche modo chiedete di presentare un ordine del giorno per fare cosa? Per chiedervi di fare il vostro lavoro, che non siete capaci a fare e che non avete fatto fino a oggi? Non voglio sentire borbottii, ma veramente noi abbiamo passato anni e anni a chiedervi l'analisi costi-benefici di questa dannatissima opera, ma non è mai stata fatta in una maniera intelligente e rispettosa almeno della dignità e dell'intelletto di chi l'avrebbe poi letta. Abbiamo passato anche un sacco di giorni davanti ai Ministri dei trasporti, che voi avete più volte cambiato, per cercare di spiegare che era assolutamente necessario fare un monitoraggio già dal principio.

Ora, le risposte sono state negative, perché i monitoraggi sono scomodi, perché poi magari potrebbe venir fuori che quest'opera serve solo per dare due soldi ad alcune aziende che oggi magari sono chiamate in tribunale a spiegare come mai hanno fatto delle solette di cemento più basse della legge e come mai hanno messo rifiuti tossici sotto alcuni manti. Allora, a queste domande qualcuno deve rispondere.

Se non è stato un Ministro a fare un monitoraggio serio (ad oggi avrebbe già dovuto fare delle osservazioni di merito), io non credo che basterà quest'accordo a farvi dire tutto quello che, in ventisei anni, la classe politica che ci ha governato non ha voluto dire per scopi personali, elettorali, privatistici, legati alla criminalità organizzata con la quale in quest'opera andate a braccetto. E questo rassegnatevi: è assolutamente così (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle – Commenti di deputati del gruppo Partito Democratico*)!

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sugli identici emendamenti 3.25 Airaudò e 3.51 Castelli.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Collegli, per favore, avete la possibilità di intervenire per confrontarvi. Non c'è bisogno di farlo fuori microfono.

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 18*).

Avverto che il gruppo MoVimento 5 Stelle ha esaurito il tempo previsto dal contingentamento per il seguito dell'esame. Essendone stata fatta richiesta, e come da prassi, la Presidenza concederà un tempo aggiuntivo pari ad un terzo di quello originariamente previsto.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 3.55 Spadoni.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Spessotto. Ne ha facoltà.

**ARIANNA SPESSOTTO.** Per quanto riguarda i costi del progetto e la subalternità geopolitica dell'Italia alla Francia vorremmo attirare l'attenzione su queste valutazioni.

Riteniamo che sia più opportuno parlare del costo della galleria di base Torino-Lione di 57,2 chilometri, lasciando da parte il costo complessivo del progetto ferroviario da Torino a Lione, stimato dalla Corte dei conti francese in 26 miliardi di euro, che prevede linee di accesso alla galleria di base, che potrebbero, forse, essere realizzate nel XXII secolo. Il costo di 8,6 miliardi di euro è l'importo a valori 2012 citato come importo massimo nella certificazione dei costi svelata a marzo 2016 a Venezia. È tuttavia più realistico riferire il costo del tunnel di base Torino-Lione non a quell'ipotetico della certificazione, ma all'investimento che la Svizzera ha fatto per realizzare il tunnel di base del Gottardo, lungo esattamente 57 chilometri come quello della Torino-Lione, inaugurato a giugno 2016, che è stato di 11,3 miliardi di euro: di conseguenza, quello italo-francese non potrà essere inferiore, ma solo superiore.

La Commissione europea ha già deciso il finanziamento del 40 per cento dei costi certificati dell'opera per i lavori che sa-

ranno eseguiti entro il 2020, ai sensi del regolamento UE CEF, ma la Commissione ha finora rifiutato di rendere pubblico il *dossier* di domanda del finanziamento che è stato poi accordato a dicembre 2015 a Italia e Francia.

L'iniqua ripartizione tra Francia e Italia dei costi certificati del tunnel stabilita nell'accordo del 2012 (articolo 18: la Francia paga il 42,1 per cento per 45 chilometri, mentre l'Italia paga il 57,9 per cento per 12,2 chilometri) dà come risultato sul costo certificato di 8,6 miliardi: per l'Italia 2,99 miliardi di euro (costo al chilometro, per 12,2 chilometri, di 245 milioni di euro); per la Francia 2,17 miliardi di euro (costo al chilometro, per 45 chilometri, di 48 milioni di euro). Quindi, per l'Italia 245 milioni di euro al chilometro, per la Francia 48 milioni di euro! Per l'Unione europea 3,4 miliardi di euro (cofinanziamento a chilometro, per 57,2 chilometri, di 60 milioni di euro). Sempre sulla base dell'iniqua ripartizione di cui sopra, ma con riferimento al costo realistico di 11,3 miliardi di euro e tenendo conto che l'articolo 18 dell'accordo del 2012 stabilisce che i costi supplementari e quella certificato sono sostenuti in parti uguali, quindi il 50 per cento, solo da Italia e Francia senza il contributo europeo, il risultato è il seguente: l'Italia 4,34 miliardi di euro (costo al chilometro, per 12,2 chilometri, di 356 milioni di euro), Francia 3,52 miliardi di euro (costo al chilometro, per 45 chilometri, di 78 milioni di euro), l'Unione europea 3,44 miliardi di euro (cofinanziamento al chilometro, per 57,2 chilometri, di 60 milioni di euro).

La Francia, grazie al fatto che il tunnel giace per 45 chilometri sul suo territorio, beneficia, di fatto, di un contributo europeo maggiore dell'Italia (2.706 milioni di euro verso i 734 milioni di euro per l'Italia), versando per la sua realizzazione un importo ridicolo. La corretta divisione del costo realistico di 11,3 miliardi sulla base dei chilometri della galleria di base in Italia (12,2 chilometri) e in Francia (45 chilometri), ai sensi articolo 11 dell'Accordo del 2012, dà questo risultato: Italia 1,68 miliardi di euro (costo al chilometro

per 12,2 chilometri di 137 milioni di euro), con una diminuzione di 2,661 miliardi di euro rispetto alla somma precedente; Francia 6,18 miliardi di euro (costo al chilometro, per 45 chilometri, di 137 milioni di euro) con un incremento di 2,661 miliardi rispetto ai 3,52 miliardi di euro indicati prima; Unione europea 3,44 miliardi di euro (cofinanziamento al chilometro, per 57,2 chilometri, di 60 milioni di euro). È essenziale constatare quanto pagherebbero l'Italia e la Francia per ogni chilometro del tunnel nei tre diversi scenari, ma è anche utile sapere che l'Unione europea cofinanzia con 60 milioni di euro ogni chilometro di questo tunnel.

La conclusione alla quale siamo arrivati è che l'Italia è sconfitta nel confronto geopolitico con la Francia e per questo ha accettato di finanziare il costo della parte francese del tunnel di base della Torino-Lione per 2,661 miliardi di euro, un importo pari al 43 per cento dei costi a carico della Francia di 6,18 miliardi di euro. Ma i *media* non ne parlano e anche il nuovo Governo Gentiloni e il vecchio Ministro Delrio fanno finta di non saperlo, ma fino a quando?

Gli oppositori in Italia e Francia hanno da sempre dimostrato che la Torino-Lione, il tunnel di base, è una grande opera inutile e imposta e hanno chiesto che sia fermata. Denunciare l'esproprio della sovranità italiana da parte della Francia, ottenuto attraverso l'addebito a carico dei contribuenti italiani della gran parte dei costi per la realizzazione del tunnel di base, permetterebbe di impedire l'espropriazione delle risorse economiche dell'Italia da parte della Francia con la complicità di molti Governi italiani, di mettere in ulteriore difficoltà la Francia, che non dispone delle risorse pubbliche per la costruzione dei 45 chilometri della parte transfrontaliera in territorio francese, come ha dichiarato Manuel Valls, di attrarre alla causa degli oppositori alla Torino-Lione il sostegno di molti cittadini « timidi » e di contribuire a fermare il progetto (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.55 Spadoni, con il parere contrario della Commissione e del Governo e il parere favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 19*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.26 Palazzotto, con il parere contrario della Commissione e del Governo e il parere favorevole della relatrice di minoranza. Spadoni

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 20*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 3.53 Cristian Iannuzzi, con il parere contrario della Commissione e del Governo, e favorevole della relatrice di minoranza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 21*).

Passiamo alla votazione dell'articolo 3.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Della Valle. Ne ha facoltà. Giusto per ricordare, ha solo tre minuti, gli ultimi tre in dotazione al suo gruppo.

IVAN DELLA VALLE. Grazie, Presidente. Abbiamo detto più volte che la linea

attuale è utilizzata solo per il 17 per cento e non è stato rispettato l'accordo fatto nel 2001, quando si diceva che, per partire con la linea nuova, la linea doveva essere satura; quindi abbiamo anche smentito quello che si diceva, che non è utilizzabile perché, appunto, nel 2001, invece, si diceva questo. Abbiamo smentito il fatto che la linea sia voluta dalle comunità locali, perché, pur sostenendo che si è migliorato, che ci abbiamo lavorato e tutto il resto, abbiamo detto che diverse e diverse amministrazioni, molte di più di quelle che erano vent'anni fa, sono contrarie, da Susa a Bussoleno, Avigliana, Rivalta, Torino e ne possiamo citare tantissime. Quindi, voler migliorare non è servito a nulla, perché ancora più amministrazioni sono contrarie all'opera. Abbiamo detto tutto questo e destra e sinistra continuano a votare e adesso si accingeranno a votare definitivamente l'articolo 3. Allora, diciamo una volta per tutte il vero motivo per cui vogliono quest'opera: vogliono quest'opera perché sono collusi — lo ripeto, sono collusi — con le ditte che andranno a costruire (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Sono collusi con la CMC, sono collusi con le cooperative rosse, sono collusi con queste aziende che fanno solo marchettificio, fanno solo questione di voti. Quindi, essendo collusi con queste aziende, non gliene frega nulla di come vengono utilizzati i soldi pubblici, ma gliene frega solo di comprarsi consenso e voti. Questo è il vero motivo, non ci sono altri motivi per continuare ad andare avanti su quest'opera non voluta dalle amministrazioni locali, non voluta dai cittadini, non voluta da nessuno tranne che da chi ci deve guadagnare: il Partito Democratico e la sua collusione con le aziende che andranno a costruire l'opera (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.  
Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 3.  
Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (*Vedi votazione n. 22*).

#### (Esame dell'articolo 4 – A.C. 4151)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 4 e delle proposte emendative ad esso presentate (*Vedi l'allegato A – A.C. 4151*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore per la maggioranza ad esprimere il parere della Commissione.

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. La Commissione esprime parere contrario sugli identici emendamenti 4.1 Fava e 4.2 Dadone.

PRESIDENTE. La relatrice di minoranza ?

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Esprimo parere favorevole sugli identici emendamenti 4.1 Fava e 4.2 Dadone.

PRESIDENTE. Il Governo ?

GIAN LUCA GALLETTI, *Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Il parere del Governo è contrario.

PRESIDENTE. Poiché sono due emendamenti identici, ma soppressivi, votiamo il mantenimento dell'articolo 4.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul mantenimento dell'articolo 4.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.  
La Camera approva (*Vedi votazione n. 23*).



**(Esame degli ordini del giorno  
— A.C. 4151)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*Vedi l'allegato A — A.C. 4151*).

Se nessuno chiede di intervenire per illustrare gli ordini del giorno, invito il rappresentante del Governo ad esprimere i pareri.

GIAN LUCA GALLETTI, *Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare*. Sull'ordine del giorno n. 9/4151/1 Matarrelli il parere è favorevole con riformulazione dell'impegno. Leggo la riformulazione, Presidente: « a continuare l'attività di monitoraggio, al fine di assicurare un'efficace ed efficiente gestione delle risorse pubbliche ». Sugli ordini del giorno n. 9/4151/2 Vargiu, n. 9/4151/3 Cristian Iannuzzi e n. 9/4151/4 Fava il parere è favorevole. Sull'ordine del giorno n. 9/4151/5 Airaudo il parere è favorevole con una lieve riformulazione: « impegna il Governo ad adottare ogni iniziativa finalizzata a garantire », cioè si chiede di espungere le parole: « anche normativa ». Sull'ordine del giorno n. 9/4151/6 Ciracì il parere è favorevole.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno n. 9/4151/1 Matarrelli il parere è favorevole con riformulazione, si accetta la riformulazione. Sugli ordini del giorno n. 9/4151/2 Vargiu, n. 9/4151/3, Cristian Iannuzzi e n. 9/4151/4 Fava il parere è favorevole e andiamo avanti. Sull'ordine del giorno n. 9/4151/5 Airaudo il parere è favorevole con riformulazione, si accetta la riformulazione. Sull'ordine del giorno n. 9/4151/6 Ciracì il parere è favorevole e andiamo avanti.

**(Dichiarazioni di voto finale — A.C. 4151)**

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto finale.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Samuele Segoni. Ne ha facoltà.

SAMUELE SEGONI. Grazie, Presidente. La TAV è l'esemplificazione di un modello di sviluppo distorto e completamente fallimentare, che ci ha portato vicino al collasso economico. In Italia si stanno investendo miliardi per spostare da una parte all'altra dell'Europa o dell'Italia le merci fabbricate in altri continenti, mentre è stato lasciato andare in malora il sistema produttivo italiano. Altro che TAV! Non ci serve a nulla! Dobbiamo concentrarci, al contrario, sul creare e fabbricare le merci qui da noi in Italia. Invece, si sta continuando a bucare montagne e ad asfaltare pianure, perché la politica e l'*establishment* nazionale e internazionale concepiscono l'Italia soltanto come una terra di transito. Noi ci rifiutiamo di sottostare a questa veduta, che, tra l'altro, non porterà nessuna ricchezza e nessun beneficio all'Italia.

La TAV è un esempio lampante di questo: è un'opera scollegata dalla realtà. Non regge neanche la bufala che viene chiesta dall'Europa e che si tratta di un tassello fondamentale del corridoio Lisbona-Kiev. Altri Paesi si sono, infatti, già tirati fuori da questo fantomatico corridoio, che, quindi, non si farà mai. Si sono tirati fuori proprio a causa del rapporto tra costi elevati e benefici inesistenti. Non c'è bisogno della TAV per il trasporto delle persone. Studi recenti sconfessano le previsioni azzardate decenni fa; la linea è lontanissima dalla saturazione e il miraggio di accorciare i tragitti di qualche minuto non compenserà minimamente gli investimenti enormi. Non c'è bisogno neanche di un nuovo corridoio per il traffico merci. Anche questo era stato pensato decenni fa, quando ci si immaginava una crescita infinita dell'economia. Ma adesso tutto il Paese, l'Europa ed il mondo hanno sbattuto il muso contro la dura realtà: è arrivata la crisi e la quantità di merci che avrebbero un ipotetico beneficio dalla realizzazione della TAV è, invece, in diminuzione. Anche il Governo e il Parlamento

farebbero bene a fare i conti con questa realtà.

Vado a concludere. È criminale, quindi, imporre l'opera con la violenza e la repressione. Infatti, la Val di Susa è stata completamente militarizzata ed è azzardato continuare con questo inutile e grande sperpero di denaro (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Alternativa Libera-Possibile*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Nastri. Ne ha facoltà.

**GAETANO NASTRI.** Grazie, Presidente. Come è ormai noto, la linea ferroviaria Torino-Lione è considerata un collegamento essenziale per la creazione di un efficiente asse di trasporti lungo la direttrice est-ovest del continente europeo, necessaria per consolidare ulteriormente l'interscambio economico tra l'Italia e gli altri Paesi europei, rilanciando il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, soprattutto per le merci. Al riguardo, occorre ribadire, ancora una volta, in questa sede che, se la dotazione di infrastrutture rappresenta una delle componenti essenziali della modernità di qualsiasi Paese, al tempo stesso l'Italia sconta, ormai da troppo tempo, un *gap* infrastrutturale che la colloca fuori dalla competizione europea e mediterranea. Da troppi anni, a livello comunitario e nazionale, si discute di mancanza di crescita e di sviluppo e di come ricercare i nuovi modelli economici in grado di realizzare progetti capaci di coniugare coesione economica e sociale, nel rispetto delle esigenze territoriali del territorio.

Diventa così centrale il tema della crescita legata al sistema delle infrastrutture e dei collegamenti, per un Paese come l'Italia che a causa del costo del debito e dei maggiori costi determinati dalla carenza di infrastrutture, dall'energia, dalla burocrazia e dalla diminuita produttività del lavoro, sconta un deficit nell'offerta infrastrutturale rispetto ai principali Paesi europei. In questo quadro, il progetto del corridoio mediterraneo di cui la Torino-

Lione è parte essenziale rappresenta per l'Italia una delle principali reti a supporto del tessuto industriale, in quanto capace di garantire maggiore accessibilità ed una migliore connessione con gli altri corridoi transeuropei che passano per l'Italia; e l'Accordo tra Italia e Francia per il lavoro della nuova linea ferroviaria Torino-Lione siglato a Parigi a febbraio del 2015 e già approvato dal Senato lo scorso novembre, che attende ora il voto della Camera per la ratifica definitiva, dopo anni di discussioni rappresenta un passo importante, speriamo di svolta, in considerazione del rilievo strategico che riveste la Torino-Lione nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev della rete transeuropea dei trasporti, uno dei dieci corridoi ritenuti prioritari dall'Unione europea.

Noi di Fratelli d'Italia lo diciamo ormai da anni, e lo ribadiamo ancora oggi: siamo convinti che la nuova linea ferroviaria Torino-Lione rappresenti un'opera strategica per il nostro futuro, che migliorerà senza dubbio gli scambi nel riequilibrio modale dei trasporti, raggiungendo l'obiettivo prefissato dall'Unione europea, ovvero di spostare il 30 per cento del trasporto merci su rotaia entro il 2030 e il 50 per cento entro il 2050.

Le numerose iniziative presentate nel corso della legislatura sul tema, volte a sollecitare i Governi che si sono succeduti in questi anni sulla realizzazione dell'opera ferroviaria, convinti che la modernità passa anche attraverso l'Alta capacità e l'Alta velocità, come ha ricordato anche la nostra leader Giorgia Meloni, confermano al riguardo la piena e totale adesione del nostro gruppo sull'opera, e quindi anche sulla ratifica dell'Accordo oggi all'esame dell'Aula. Così come abbiamo anche evidenziato, in questi anni, la necessità che la realizzazione di un progetto così complesso e articolato fosse accompagnato da interventi di salvaguardia del territorio e di tutela dell'ambiente, in grado di prestare attenzione alle comunità locali direttamente coinvolte: misure di compensazione ambientale, di ripristino e di riqualificazione dei territori interessati, anche per difendere la vocazione turistica ed

agricola, nonché di deroga del Patto di stabilità per le province e i comuni coinvolti. Ricordo a tal fine come l'opera sia stata riprogettata ascoltando le esigenze di tutti i comuni interessati, tra cui alcuni direttamente coinvolti dal cantiere e da opere in superficie, come Chiomonte e Susa; e il Protocollo d'intesa per l'attuazione delle iniziative strategiche del sistema logistico del Nord-Ovest, firmato a Novara lo scorso 9 aprile 2016 da parte dei presidenti di Piemonte, Liguria e Lombardia, e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'attuazione delle iniziative strategiche e del sistema logistico del Nord-Ovest, ha ribadito l'importanza a livello territoriale che la linea ferroviaria Torino-Lione riveste. Al riguardo, l'intero sistema logistico del Nord-Ovest con la nuova linea ad alta velocità Torino-Lione trarrà un beneficio indiscutibile, in quanto si andrà a potenziare il sistema dei mezzi di trasporto alternativi a quelli su gomma. Il progetto per il nuovo assetto ferroviario del nodo di Novara ne è un esempio: gli interventi previsti mirano infatti sia ad alleggerire il traffico ferroviario, in particolare merci, in zone residenziali, con contestuale miglioramento del trasporto locale; sia a creare collegamenti più veloci e con maggiore capacità di trasporto tra Novara e l'aeroporto internazionale di Malpensa e le grandi città. In Piemonte, infatti, l'attuale offerta logistica può contare su una potenzialità di oltre 24 milioni di metri quadrati, con destinazione ad attività logistiche solo di alcune infrastrutture di eccellenza. Non posso non ricordare ad esempio il CIM di Novara, centro logistico intermodale, posto in una posizione strategica all'incrocio di due principali corridoi europei, con una superficie di circa 840 mila metri quadrati, il cui ruolo riveste un'importanza strategica attraverso lo spostamento dei flussi di merce sui vettori marittimi di grandi dimensioni, che inducono la centralità del Mediterraneo e delle portualità nei traffici internazionali, anche in virtù del raddoppio del Canale di Suez. Le analisi degli effetti ambientali complessivi apportati dal governo multi-modale delle merci in termini di emissioni

di CO<sub>2</sub> generati dal trasporto marittimo e dal trasporto terrestre, evidenziano tra l'altro le minori emissioni derivanti dal maggiore utilizzo dei porti mediterranei come porti di partenza e arrivo dei commerci con il continente asiatico, rispetto a quelle causate dalle rotte attuali verso i porti del Nord Europa: analisi oggettive, che costituiscono un importante vantaggio competitivo per il nostro sistema nazionale ed in particolare per il Nord-Ovest, anche tenendo in considerazione l'aumentata sensibilità ambientale sia da parte dell'opinione pubblica che degli attori commerciali della logistica.

Il sistema della logistica in Piemonte rappresenta un formidabile motore di sviluppo dei territori interessati dalle grandi opere, in grado di determinare benefici economici e ricadute occupazionali innanzitutto nelle stesse aree locali.

Il completamento e il potenziamento del progetto Alta capacità potrà pertanto avere effetti significativi anche per quel che riguarda il tema della logistica e dell'intermodalità, il cui sviluppo risulta sempre più rilevante nel nostro Paese: per il Nord-Ovest in generale, in particolare per il Piemonte e l'area milanese, come dicevo in precedenza, si potranno generare ricadute positive, sfruttando gli effetti delle interconnessioni tra la linea Alta capacità e gli esistenti interporti di Torino e di Novara. Per quest'ultimo, in particolare, l'adeguamento del cosiddetto nodo ferroviario di Novara Boschetto, all'interno del quale esiste già un raccordo diretto con l'Alta capacità, consentirebbe un ulteriore sviluppo dei già rilevanti traffici intermodali. L'interconnessione dell'interporto di Novara con l'Alta capacità offrirà l'intermodalità, e all'economia italiana la possibilità di operare sul mercato francese con le stesse potenzialità con cui già oggi si opera verso Paesi come Olanda, Belgio e Germania: cioè produrrà importanti ricadute in termini economici ed occupazionali a livello locale, ma anche di riflesso sull'intero sistema nazionale. Pertanto, con il voto di oggi si conclude definitivamente l'iter per consentire l'avvio

dei lavori definitivi nelle sezioni transfrontaliere, con il cofinanziamento europeo.

Nonostante le bizzarre posizioni di alcuni gruppi parlamentari, sostenitori dell'ormai celebre decrescita felice, che credo possa far felice soltanto loro, la realizzazione dell'opera ferroviaria Torino-Lione in realtà segnerà il futuro dell'Italia ed in particolare del Piemonte, in quanto parte di un grande disegno infrastrutturale moderno e sostenibile per il nostro territorio e l'intera Europa. La recente inaugurazione dell'elettrificazione della linea Alba-Bra e il voto definitivo di oggi per la Torino-Lione ad Alta velocità, dimostrano in modo plastico quanto siano fasulle e pretestuose le argomentazioni di chi si oppone alla TAV e opere simili. La realizzazione di quest'opera, attraverso l'Accordo che stabilisce definitivamente il costo dell'opera e la ripartizione dei compiti tra Italia e Francia, recependo il regolamento dei contratti, determinerà indubbi vantaggi economici e di sistema, di cui il Piemonte, l'Italia e l'Europa hanno estremamente bisogno. La nuova rete eliminerà le strozzature, ammodernerà le infrastrutture e snellerà le operazioni transfrontaliere di trasporto per passeggeri ed imprese in tutta l'Unione, migliorando i collegamenti fra i diversi modi di trasporto. Le interconnessioni transfrontaliere sono infatti l'elemento strategico centrale dell'Unione europea, che ha ripetutamente ribadito, insieme a Francia ed Italia, l'importanza del corridoio Est-Ovest e della tratta di valico Torino-Lione. Aggiungo ancora che per la nostra economia l'opera ferroviaria determinerà quasi il 30 per cento dell'interscambio economico la cui direttrice passa verso la Francia, la penisola iberica e l'Inghilterra; così come per l'ambiente, la sua realizzazione ridurrà la quota del 90 per cento delle merci che oggi viaggia in autostrada. Infine, per le imprese e l'occupazione i dodici lotti costruttivi, per un importo totale di 8,3 miliardi di euro per la costruzione del tunnel di base, significheranno 3 mila nuovi posti di lavoro diretti e 9 mila indiretti per la durata della costruzione della linea, ovvero fino al 2029. Il voto di oggi consente

di ribadire come l'Italia deve tornare ad essere competitiva anche per quello che riguarda la partecipazione alle scelte da parte della comunità locale, rispetto all'ambiente e velocità di realizzazione, attenzione per gli aspetti socio-economici, qualità di realizzazione dell'opera ed impatto paesaggistico.

Concludo il mio intervento, Presidente, non senza sottolineare tuttavia il nostro giudizio negativo sulle politiche dei trasporti nazionali attuate da questo Governo (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Baradello. Ne ha facoltà.

**MAURIZIO BARADELLO.** Presidente, certo questa è una delle opere pubbliche più contestate in Italia, e quella che si verifica contro la sua realizzazione è un'opposizione feroce, virulenta, anche violenta, anche sproporzionata rispetto alle motivazioni; e che proprio per questo, se viene analizzata nei dettagli, si rivela per ciò che veramente è: la manifestazione di qualche cos'altro, che non è solo la contestazione per la TAV. È sicuramente una manifestazione anche del forte disorientamento culturale figlio del nostro tempo. Viene da chiedersi come sia possibile che studi di esperti portino a risultati diametralmente opposti: geologi che sostengono tesi l'una esattamente opposta dell'altra, esperti di mobilità e di economia nello stesso modo. Ma dove sta la verità?

Quello della Torino-Lione è lo specchio della crisi italiana, dove tutto ciò che muove al cambiamento viene percepito troppo spesso come potenzialmente pericoloso, come una minaccia; a volte viene anche fatto percepire in questo modo.

Ma dove c'è anche chi non esita a sfruttare il territorio a proprio interesse, per contro.

La situazione è anche paradossale: vediamo dialogare i comuni interessati all'opera e agguerriti oppositori in territori non toccati dal cantiere, addirittura a 950 chilometri di distanza, come leggiamo per



Napoli, peraltro territorio, Napoli, raggiungibile grazie all'Alta velocità con 6 ore di viaggio.

L'Osservatorio nacque proprio per comporre le fratture, favorire il dialogo, ascoltare e proporre. Qui voglio ribadire con pacatezza la critica al sindaco di Torino per l'uscita dall'Osservatorio, lo strumento, per me, di dialogo. Primo perché è sindaco di tutti i cittadini; secondo, perché non fa onore sottoscrivere gli accordi che interessano la città di Torino per le opere connesse alla realizzazione della TAV e poi dichiarare contrarietà alla parte dell'opera che sta fuori dalla cinta daziaria; mi riferisco al fatto che, pochi giorni prima di uscire dall'Osservatorio, il sindaco Appendino ha firmato con regione e Governo un patto per Torino, che prevede interventi sul nodo ferroviario metropolitano per far spazio proprio ai treni della TAV; terzo, perché a quel tavolo parteciperà come sindaco metropolitano, quindi non parlerà di Torino, parlerà solo dei comuni che fan parte della ex provincia.

Al tavolo siedono i sindaci di Chiomonte, Gravera e Giaglione, che avranno l'impatto del cantiere, siedono a quel tavolo, Torino no. L'ho detto, lo ripeto con pacatezza, è un pasticcio, al sindaco Appendino, perché non rappresenta il bene comune e non rappresenta neanche le istanze dei suoi elettori, che si sentiranno sicuramente presi in giro.

Un terreno di scontro tra i più aspri quello della TAV, dove è chiaro: non si fa opposizione a una ferrovia, ma a questo punto a un simbolo. Quello della TAV ha una storia fatta anche di verità, di false verità, di faziosità che si amplificano con ripercussioni assolutamente controproducenti per tutti. Penso alle campagne sulla presenza di amianto e uranio nella roccia del tunnel, una condizione che noi, come membri della Commissione ambiente della Camera, certo non possiamo sottovalutare e non abbiamo sottovalutato, ma possiamo pretendere un po' di onestà intellettuale? Esistono o no questi elementi? E l'utilizzo delle tecnologie collaudate all'avanguardia come la talpa TBM, come si chiama, che

lava la roccia sminuzzata impedendo la dispersione di polveri, è funzionale o no?

Se non possiamo pretenderla da chi non vuole metterla, questa onestà intellettuale, mettiamola almeno noi, cari colleghi.

In Val di Susa, per alimentare la grande centrale idroelettrica di Pont Ventoux, tra le più grandi, se non la più grande d'Italia, è stato costruito un tunnel che convoglia le acque della Dora Riparia verso la centrale. Stessa montagna, stesso fiume, stesso amianto, stesso uranio: calato il silenzio.

Il raddoppio della canna del Frejus, *idem*: calato il silenzio.

Direi quanto meno curioso, vorrei usare parole più dure ma non lo faccio.

Opera che sarà sottoutilizzata, dicono alcuni, perché il traffico sulla Torino-Lione è inesorabilmente in diminuzione. Chi lo dice, però, non dice che questo accade perché la linea storica è talmente obsoleta da essere sconveniente, tanto che si preferisce far passare le merci destinate alla Francia attraverso il Gottardo via la Svizzera.

Io non credo che il futuro debba essere immaginato sul ritorno economico delle opere, delle grandi opere, ma piuttosto sul benessere delle comunità, anche lontane, e su come ci occupiamo della terra, tutta.

Non volevo fare richiami agli aspetti economici, ma brevemente li faccio: l'interscambio Italia-Francia vale circa 80 miliardi di euro all'anno, questa è la direttrice delle esportazioni, che però non viene pienamente intercettata, perché la linea non è competitiva. Una considerazione anche di stampo economico-ecologico, se si può usare questo termine, su tutte: se è vero che, durante il cantiere, lo smaltimento delle materie di scavo è un problema che va risolto, durante la realizzazione, forse è ancor più grave, in termini ambientali, il consumo energetico oggi necessario per innalzare di almeno 700 metri ogni treno che passa di lì, per sempre se non viene creata questa linea (che poi per sempre sappiamo non è, perché il tracciato attuale, quello esistente, va ammodernato, pesantemente ammoder-



nato, messo a norma, messo in sicurezza e c'è il rischio che, se entro il 2020 non vengono fatte e adottate queste misure di sicurezza, diventi un ramo secco).

Noi non siamo fanatici del progresso esasperato, non crediamo che lo sviluppo debba essere solo economico, non vogliamo un futuro dove domina la tecnologia e la webtecnocrazia gestita da società private, a distanza, che detta regole e costringe anche a contratti i politici eletti.

Noi condanniamo ogni forma di violenza, ogni forma di violenza.

Il relatore, onorevole Causi, in Commissione ricordava oltre 200 assalti al cantiere, circa 500 feriti tra le forze dell'ordine, sabotaggi alle imprese impegnate nel cantiere, atti di violenza nei confronti dei lavoratori e dei loro luoghi di ritrovo, atti di sabotaggio alla linea storica, 38 condanne penali in secondo grado per circa 120 anni di carcere: noi condanniamo ogni forma di violenza.

Crediamo nel dialogo, nei tavoli tecnici, nei tavoli di confronto, negli osservatori, nei progetti concordati e modificati.

Il progetto definitivo subirà probabilmente modifiche, subirà probabilmente modifiche in fase di progettazione esecutiva e vedrà, stando a quanto è scritto, grande attenzione al rispetto della sicurezza, dell'ambiente e attenzione al rispetto della legalità.

Ecco, noi crediamo che questo progetto sia importante per lo sviluppo dell'Italia e dell'Europa.

Recentemente, il sistema sociale e quello economico-territoriale hanno voluto evidenziare l'appoggio a quest'opera — ripeto: il sistema sociale e quello economico — perché ritengono che sia un progetto per il futuro dell'Italia.

Noi crediamo che sia dunque importante questo disegno di legge che autorizza la ratifica e l'ordine di esecuzione dell'accordo, del protocollo addizionale e dell'annesso regolamento, bene che ci sia una definizione delle risorse e tutti gli aspetti di controllo, la nozione di lotto costruttivo, il fatto che il CIPE, con autorizzazione al primo lotto costruttivo, assuma l'impegno a finanziare integralmente l'opera, la ri-

duzione di spesa, i monitoraggi, i controlli e le misure legate all'istituzione della struttura binazionale paritetica.

Ripeto: noi, insieme al sistema sociale ed economico, crediamo che questo progetto sia importante per lo sviluppo dell'Italia e dell'Europa.

Per questo il gruppo Democrazia Solidale-Centro Democratico voterà a favore della ratifica (*Applausi dei deputati del gruppo Democrazia Solidale-Centro Democratico*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Rabino. Ne ha facoltà.

**MARIANO RABINO.** Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi e signor Ministro, la linea ferroviaria Torino-Lione è ritenuta un collegamento essenziale per la creazione di un efficiente asse di trasporti lungo la direttrice Est-Ovest del continente europeo, per consolidare ulteriormente l'interscambio economico tra l'Italia e gli altri Paesi europei, rilanciando il trasporto ferroviario rispetto a quello stradale, soprattutto per le merci.

Secondo i presupposti che stanno alla base del progetto, il corridoio Mediterraneo di cui la Torino-Lione è parte essenziale, rappresenta per l'Italia una delle principali reti a supporto del tessuto industriale, perché è in grado di garantire maggiore accessibilità ed una migliore connessione con gli altri corridoi transeuropei che passano per l'Italia.

Come Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi, l'Italia e la Francia promuovono altresì la sostenibilità ambientale dei trasporti.

A tale riguardo, è stato stimato che la costruzione della nuova linea, essenziale anche in ragione dell'inadeguatezza al trasporto ferroviario moderno della linea storica del Frejus, porterà ad una riduzione annuale di emissioni di gas serra di circa 3 milioni di tonnellate, equivalenti a quelle prodotte da una città di 300.000 abitanti.

Si tratta quindi di un contributo importante nell'ambito della strategia europea di riduzione dei gas ad effetto serra,

come previsto dall'accordo siglato a Parigi nell'ambito della Cop 21 e recentemente ratificato dal nostro Parlamento.

Con gli accordi al nostro esame si conclude l'iter per consentire l'avvio dei lavori definitivi nella sezione transfrontaliera, con quote di cofinanziamento anche da parte dell'Unione europea.

Ricordiamoci sempre che l'interscambio tra i Paesi dell'area (Francia, Spagna, Inghilterra), cioè quelli che saranno interessati dall'utilizzo di questa infrastruttura, è di 40 milioni di tonnellate l'anno e vale 130 miliardi.

Questo spiega bene le ragioni per le quali l'Europa ha messo un contributo rilevante, pari al 40 per cento, rendendola una delle opere europee maggiormente cofinanziate.

La necessità di questa infrastruttura è nota ed è quella di collegare il traffico delle merci ad una direttrice europea ad altissima intensità di produzione, non essendo la linea attuale adeguata per entrare in questo ambito. Si collegano dunque alcune delle aree più industrializzate d'Europa e i margini di crescita economica di questa operazione, per chi la vuole vedere con obiettività, sono indiscutibili negli anni. Oggi questo accordo dal punto di vista giuridico si concentra sostanzialmente sul regolamento, sui contratti e la normativa antimafia, la certificazione dei costi dell'opera e l'aggiornamento del piano finanziario. L'Italia si era impegnata a ratificare l'accordo entro il gennaio 2017, data che l'Unione europea ha definito tassativa per sbloccare i finanziamenti comunitari a favore della nuova linea ferroviaria.

Per questa ragione, con senso di responsabilità, annuncio a nome del gruppo parlamentare ALA-Scelta Civica per la Costituente liberale e popolare, che voteremo favorevolmente alla ratifica di questo accordo.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Oliaro. Ne ha facoltà.

**ROBERTA OLIO.** Grazie, Presidente. Il disegno di legge che ci accingiamo

a votare riguarda l'autorizzazione alla ratifica ed esecuzione di un complesso di atti inerenti l'accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. La linea dell'alta velocità Torino-Lione si inserisce nel Corridoio 5 Lisbona-Kiev e della rete transeuropea dei trasporti TEN-T e, fin dagli anni Novanta, sulla spinta del Libro bianco di Jacques Delors, questo progetto è sempre stato considerato prioritario. Non a caso, nel periodo 2000-2005 l'Unione ha erogato finanziamenti a fondo perduto per circa il 50 per cento dei costi sostenuti per studi ed indagini preliminari. Nell'ottobre 2011 l'Unione Europea, nell'ambito dell'aggiornamento e sviluppo della rete infrastrutturale TEN-T, ha prospettato la creazione di una rete articolata su due livelli, una centrale a livello comunitario da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi, e una rete globale da realizzare entro il 2050 che comprenderà infrastrutture di livello nazionale e regionale. In questo contesto Bruxelles ha deciso di intervenire mediante cofinanziamento nella realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, sottoscrivendo il 1° dicembre 2015 un Grant Agreement per prevedere il finanziamento europeo del 40 per cento del costo dell'opera ed un primo contributo è già stato assegnato. Il Progetto definitivo, già presentato nel 2013, trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura e permetterà pertanto di abbattere del 40 per cento il costo energetico di attraversamento per i treni merci lungo tutta la tratta. I benefici dell'opera sono rilevanti non solo il profilo dell'integrazione europea e dello sviluppo economico italiano e francese, ma anche e soprattutto sotto il profilo ambientale. Infatti il traffico merci tra Italia e Francia oggi è pari a circa 40 milioni di tonnellate all'anno e solo il 9 per cento utilizza la modalità ferroviaria, mentre il restante 91 per cento utilizza la modalità stradale, con il passaggio di circa 2,6 milioni di TIR all'anno su strade e autostrade che attraversano le Alpi.

Il riaggiustamento intermodale a vantaggio del trasporto ecocompatibile, che l'attuazione di questo Progetto renderà possibile, può puntare all'obiettivo minimo di togliere dalle strade alpine un milione di TIR all'anno, riducendo così le emissioni di CO<sub>2</sub>, in una misura pari alla produzione complessiva di anidride carbonica generata da una città di circa 300.000 abitanti. Ma l'opportunità non è solamente per il nostro ambiente, ma anche e soprattutto per il nostro territorio, per la nostra economia, un'opportunità che dobbiamo più che mai sostenere anche per essere competitivi e al pari degli altri Stati europei. Anche da non sottovalutare la stima dei costi nazionali per il completamento dell'opera, al di fuori della sezione transfrontaliera, che vedrà la Francia impegnata a versare il contributo più elevato per la realizzazione complessiva dell'opera, e pari al 45 per cento, contro il 32 per cento a carico dell'Italia e il 23 per cento a carico dell'Unione europea. Ma nel quadro di un equilibrio finanziario l'investimento produce benefici economici, sociali e ambientali che ricadranno in misura sostanzialmente uguale tra i due Paesi, l'Italia e la Francia.

Come gruppo Civici e Innovatori ribadiamo l'importanza della nuova linea ferroviaria Torino-Lione anche perché, in assenza di questo corridoio, i già precari equilibri europei potrebbero spostarsi sempre più a nord del Mediterraneo, con conseguenze nefaste non solo per i Paesi del Sud, ma per l'intera Europa.

Ricordiamo per esempio come l'interscambio merci, che transita fra l'Italia e la Francia, è di 40 milioni di tonnellate all'anno e comprende, oltre ai flussi fra i due Paesi, quelli diretti da e verso la penisola Iberica e la Gran Bretagna, per un valore totale di 148 miliardi di euro, stimati nel 2014. Non possiamo più aspettare, anzi dobbiamo rilevare che la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione rappresenta un obiettivo strategico per il potenziamento della rete dei trasporti italiana; basti pensare che costituisce uno dei tratti attraverso i quali l'Italia è collegata con la rete transeuropea

dei trasporti TEN-T e costituisce una componente fondamentale del corridoio Mediterraneo al servizio del 18 per cento della popolazione europea e del 17 per cento del PIL europeo. Alla luce di queste considerazioni espone il gruppo Civici e Innovatori voterà favorevolmente al disegno di legge presente (*Applausi dei deputati del gruppo Civici e Innovatori*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Allasia. Ne ha facoltà.

STEFANO ALLASIA. Onorevoli colleghi, signor Presidente, signor rappresentante del Governo, il gruppo Lega Nord e Autonomie – Noi con Salvini è favorevole all'approvazione del disegno di legge di autorizzazione alla ratifica oggi al nostro esame. Lo è per una ragione fondamentale, che ci distingue dal Movimento 5 Stelle e che vogliamo ricordare qui oggi: la Lega Nord non è nemica della modernità e dello sviluppo, crede anzi negli investimenti infrastrutturali che vanno finanziati, che permetterebbero al nostro Paese e al nostro sistema produttivo innanzitutto di sopravvivere e possibilmente prosperare. Abbiamo concorso a redigere la legge-obiettivo e lo rivendichiamo come un merito. Noi non crediamo invece nella decrescita felice, che a nostro avviso è solo un modo per indurre la gente ad accettare la prospettiva del proprio impoverimento, visto iniquamente come antidoto della corruzione, quando è piuttosto vero il contrario; la cronaca mondiale ci mostra come povertà e corruzione procedano mano nella mano. L'Afghanistan è forse il Paese più corrotto del mondo e non lo è di certo perché ha costruito troppe infrastrutture: no, non è quindi la decrescita lo strumento per moralizzare la gestione della cosa pubblica e rendere felice la gente. I cittadini non vogliono essere presi in giro, vogliono poter aspirare a un futuro migliore per se stessi e per i propri figli, un legittimo desiderio che si può soddisfare solo creando le condizioni per riprendere a crescere. Una grande infrastruttura di rilevanza europea dovrebbe

aiutarci, ci serve soprattutto ad evitare che qualcuno pensi di rinunciare al cosiddetto Corridoio 5 per costruirne un altro più a nord, all'estero, bypassando l'Italia e lasciando le nostre autostrade al traffico pesante dei TIR che lo infestano. È vero che molto ci sarebbe da fare anche sulla rete ferroviaria del trasporto locale, ma nel frattempo non ci pare opportuno rinunciare alla modernizzazione che passa anche attraverso l'alta capacità e alta velocità. Credo altresì, onorevoli colleghi, che si possa essere tutti d'accordo nel ritenere che, se vogliamo togliere dalle strade il traffico su gomma e portarlo su ferro, dobbiamo creare le condizioni perché ciò accada. Qualcuno più acuto e brillante di noi in Europa ha affermato che chi semina strade raccoglie traffico ed è una grande verità, che spinge tanti Paesi, competitori del nostro, a realizzare importanti opere pubbliche. Tra poco ci si metterà anche Trump, cui auguriamo il miglior successo. Dal nostro punto di vista, sposando la filosofia per cui « chi semina strade, raccoglie traffico », dobbiamo guardare ai Paesi che sanno immaginare progetti seri, dimostrando che realizzare le ferrovie e farlo con certe caratteristiche è opportuno e possibile.

È del tutto evidente che la privatizzazione e tutte le azioni che vanno sul grande sistema di trasporto ferroviario sono un'occasione di rilancio e di sviluppo. Tuttavia, se si fanno opere strategiche, come potrebbero essere l'AlpTransit e la TAV, che decongestionano anche i cieli o quant'altro, occorrerà che il nostro Paese si doti di tutto un sistema integrato che favorisca le condizioni sia per il trasporto di merci sia per il trasporto ad alta velocità dei passeggeri, che deve essere conseguentemente agganciato. La Lega Nord ha più volte cercato di incoraggiare il Governo affinché le adduttrici dei grandi trafori alpini, nel nostro Paese e al di fuori, venissero costruite nel più breve tempo possibile e non smetteremo certamente oggi di raccomandarlo. Infatti, se vogliamo ricevere quei 700 treni al giorno che potrebbero giungere da AlpTransit dobbiamo essere preparati; dobbiamo fare

adduttrici, ovvero i binari che salgono sulla sponda orientale del lago Maggiore. Perciò, ci serviranno tanto le adduttrici della TAV quanto potenziare la linea Milano-Chiasso. È il minimo indispensabile se si vuol cercare di essere un minimo competitivi con i 73 chilometri di banchina del porto di Rotterdam, che costituiscono il terminale di un sistema di trasporto integrato che lega tra loro ferrovie e autostrade del mare.

Dopo il raddoppio del Canale di Suez il nostro Paese può recuperare terreno, trasportando merci verso est con più celerità e realizzando economie di scala. È fuori di dubbio che non saremo mai perfettamente competitivi con Rotterdam, ma potremmo esserlo, almeno parzialmente, intercettando una parte importante del mercato. Anche i colleghi del MoVimento 5 Stelle sanno che la Confederazione elvetica ha messo sul piatto importanti finanziamenti affinché il nostro Paese si decida a fare, con Hupac e con altri sistemi, un sistema integrato grazie al quale le merci possono scendere verso sud ed essere trasportate sulle autostrade del mare. Dobbiamo assolutamente adeguarci a questa filosofia del trasporto integrato e di modernizzazione del trasporto se non vogliamo perdere un'altra occasione di sviluppo ed è bene che il Governo faccia chiarezza su cosa intende fare al riguardo. Il Governo Renzi aveva presentato un disegno di legge volto a privatizzare le ferrovie, ma non l'aveva mai sostenuto fino in fondo a causa di un'incomprensione tra i vari ministeri coinvolti. Noi pensiamo che da un punto di vista strategico il nostro Paese debba continuare nel solco ereditato dai precedenti Governi, percorrendo tale strada con determinazione, al contrario di quanto accaduto recentemente. La nostra preoccupazione è che, di fronte alla prospettiva di una fusione fra RFI ed ANAS, non sia ancora chiaro quale visione prevarrà: se quella di ANAS, incentrata sul primato del trasporto su gomma, come negli anni d'oro della FIAT, o quella di RFI o di chi in questo momento è all'interno delle Ferrovie, che non è stata ancora formalizzata.



Noi ci limitiamo ad analizzare in maniera asettica quello che in altri Paesi, in ambito europeo e non solo, stanno facendo, prendendo atto che alta velocità e alta capacità ferroviaria sono irrinunciabili. Ribadiamo, quindi, che siamo favorevoli al completamento della linea ad alta velocità Torino-Lione e a questo accordo bilaterale con la Francia, che regola la costruzione delle sezioni e del loro percorso a cavallo della frontiera. Lo siamo anche perché, senza questa opera fondamentale, non sarebbe solo il Piemonte, ma l'intera Pianura padana, ad essere tagliata fuori dal corridoio transeuropeo n. 5. Ricordiamo, infine, come, entro il prossimo 31 dicembre, il nostro Paese debba riscuotere il 40 per cento dei finanziamenti comunitari previsti dall'Unione europea per la realizzazione di questa infrastruttura. Dobbiamo stare attenti se non vogliamo giocarci. Dunque, per l'insieme di questi motivi la Lega Nord voterà a favore sulla ratifica dell'accordo italo-francese sulla Torino-Lione. Grazie dell'attenzione (*Applausi della deputata Saltamartini*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Vincenzo Garofalo. Ne ha facoltà.

**VINCENZO GAROFALO.** Grazie, Presidente. Il gruppo del Nuovo Centrodestra-Centristi per Italia voterà a favore del provvedimento in esame, come ha votato a favore del precedente accordo preliminare del 30 gennaio 2012, autorizzato alla ratifica con legge 23 aprile 2014, n. 71, nonché di tutti gli atti di indirizzo intesi ad accelerare la realizzazione dell'opera. È un'opera pubblica, in effetti, di estrema importanza per il nostro Paese, perché lo inserisce a pieno titolo nel flusso dei commerci comunitari, rispettando non solo le esigenze del commercio ma anche quelle ambientali. Come Paesi firmatari della Convenzione delle Alpi, l'Italia e la Francia sono tenute a favore la sostenibilità ambientale ai trasporti. È stato stimato che la costruzione della nuova linea consentirà una riduzione annuale di emissione di gas serra di circa 3 milioni di

tonnellate, equivalenti a quelle prodotte da una città di 300 mila abitanti. Si tratta, quindi, di un contributo importante nell'ambito della strategia europea di riduzione dei gas ad effetto serra, come previsto nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito del COP21 e recentemente ratificato dal nostro Parlamento.

Ma gli aspetti favorevoli non si limitano a questo. Con il trasferimento su ferro di una quantità rilevante di merci, che oggi transita su strada, otterremo immediati benefici ad esempio: nello spostamento di circa 700 mila camion all'anno dalla strada alla ferrovia, che corrisponde circa a 40 milioni di tonnellate (rammento che viaggiano oggi su strada circa il 60 per cento delle merci del Paese e il 32 per cento delle merci dell'Unione europea); nell'aumento della quota internazionale di trasporto di passeggeri dal 7 all'11 per cento, generando circa 600 mila passeggeri aggiuntivi; nella creazione di circa 5.800 posti di lavoro per il cantiere e di 400 permanenti; nella generazione di esternalità positive, valutate tra i 12 e i 14 miliardi di euro, consistenti nella crescita di volumi di traffico commerciale, nella fluidità dei transiti, nel contenimento dei costi energetici, nel ridimensionamento dell'inquinamento atmosferico, nell'azzeramento dei rischi derivanti dalla monodalità stradale per l'accesso in Europa.

Giova rammentare che il disegno di legge sull'accordo preliminare del 30 gennaio 2012, autorizzato alla ratifica con legge del 2014, era stato presentato, oltre che dal Ministro delle infrastrutture, Lupi, anche dall'allora Ministro degli affari esteri, Emma Bonino, precursore, quest'ultima, dei movimenti ambientalisti sin dagli anni Settanta. La Bonino, nell'apporre la sua firma, aveva apprezzato l'enorme valenza ambientale di questo progetto, che si basa su una linea ferroviaria già esistente ed un *tunnel* di 57 chilometri, di cui 12,5 sul territorio italiano. La parte in superficie nella piana di Susa si estende per 2,6 chilometri, mentre la connessione con la linea storica verso Bussoleno è di 3 chilometri, di cui poco più di 2 chilometri —



2,1 – sono in galleria. Quindi, anche il consumo di suolo vergine è estremamente ridotto.

Anche dal punto di vista dei costi ci si trova di fronte ad oneri attentamente pianificati. L'Accordo prevede una quota complessiva di intervento pari a circa 8,3 miliardi di euro; la quota di competenza dell'Italia è di circa 2,9 miliardi di euro; la quota di competenza europea è di circa 3,3 miliardi di euro; quella di competenza della Francia è di circa 2,87 miliardi di euro; infine, il tasso di crescita degli oneri è fissato all'1,5 per cento annuo.

Vorrei ora rispondere a due delle principali osservazioni sollevate da alcune parti politiche contro l'opera. Queste osservazioni non riguardano solo la Torino-Lione ma anche, più in generale, tutte le grandi opere infrastrutturali. La prima di esse consiste nell'osservare che l'opera ha costi troppo elevati in relazione ai traffici che intende favorire e, cioè, non ci sarebbe un livello di traffico merci e passeggeri tale da giustificare la spesa. Di conseguenza l'opera nascerebbe in perdita e genererebbe nel futuro solo ulteriori perdite. In questa posizione sono riassunte anche le varie teorizzazioni sulla decrescita felice, espressione che è sostanzialmente un ossimoro e una contraddizione in termini. In realtà, è proprio la realizzazione dell'opera – di questo genere di opere in generale – che genererà un aumento dei traffici, come sempre accade quando si realizza un'infrastruttura che semplifica fortemente la circolazione delle merci e delle persone, che regolarmente si spostano lì dove è più facile, semplice, agevole ed economicamente conveniente muoversi.

La seconda osservazione riguarda il paventato rischio di infiltrazioni mafiose. In sede di dichiarazione di voto al Senato è stato affermato dalle opposizioni che c'è un verminaio strettamente collegato al sistema delle grandi opere, dal terzo valico Milano-Genova al sesto macrolotto dell'A3 Salerno-Reggio Calabria, il MOSE e quant'altro. Abbiamo sempre denunciato l'assurdità di queste posizioni, cioè che le opere non si dovrebbero realizzare perché

c'è il rischio di infiltrazioni mafiose. In termini generali giova osservare che, sia con la riforma degli appalti, sia con il rafforzamento dei poteri dell'Autorità anticorruzione, questi rischi sono ormai ridotti al minimo. Ma per quanto riguarda la Torino-Lione le disposizioni sul contrasto alle infiltrazioni mafiose sono addirittura state trasfuse in atti internazionali. Infatti, con l'articolo 2 del provvedimento in esame le parti ribadiscono l'impegno alla lotta contro ogni infiltrazione di tipo mafioso negli appalti pubblici e nella loro esecuzione; con l'articolo 3 del Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016 le parti italo-francesi ribadiscono l'impegno a una più stretta cooperazione contro eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa nella stipula e nell'esecuzione dei contratti. A tale scopo conferiscono alla commissione intergovernativa l'incarico di redigere un regolamento dei contratti estremamente rigoroso, che dovrà ispirarsi alle migliori normative sulla materia vigenti in Italia e in Francia e che sia rivolto ad escludere dagli appalti le imprese che potrebbero essere interessate da pratiche mafiose.

Il regolamento dei contratti fa parte del pacchetto formato dall'Accordo del 24 febbraio 2015 e dal Protocollo addizionale in esame. Nel citato regolamento l'articolo 8 si occupa delle verifiche antimafia e le verifiche si ispirano al modello delle informazioni antimafia previste dal codice antimafia. L'articolo 12, invece, è dedicato al monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ad appalti e subappalti. È previsto l'obbligo di utilizzazione di conti correnti bancari e postali dedicati e di speciali bonifici, il cui mancato utilizzo costituisce inoltre, di per sé, causa di risoluzione contrattuale. Il promotore pubblico, inoltre, dovrà curare l'inserimento nei contratti di una clausola specifica con la quale gli operatori economici, tutti, assumono gli obblighi di tracciamento finanziario a pena di nullità assoluta del contratto, oltre all'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie.

Il complesso di norme citate, insomma, assicura al di là di ogni ragionevole possibilità che nella realizzazione della Tori-

no-Lione possano esserci infiltrazioni mafiose o della malavita organizzata. Si tratta addirittura di norme sin troppo rigorose che finiranno per escludere le imprese « per sentito dire », ma per rassicurare i nostri concittadini e le forze di opposizione le accettiamo volentieri.

Concludo questo mio intervento dichiarando, ancora una volta, convintamente, il voto favorevole del gruppo Nuovo Centro Destra al provvedimento in esame.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Airaudo. Ne ha facoltà.

**GIORGIO AIRAUDO.** Grazie, Presidente. Non avendo oggi pomeriggio a ispirarmi per una sintesi il Presidente Giachetti come ieri nella discussione generale, avendo sdoganato le facce di bronzo (di facce di bronzo sulla vicenda NO-TAV ce ne sono state molte in questa lunga storia), ricorrerò al cantautore: «quanta fretta, ma dove corri, dove vai?» Vedo un eccesso a partire dal nostro dibattito al convegno dell'Unione industriale, l'ennesimo perché tutto inizia all'Unione industriali di Torino e tutto prosegue nell'Unione industriali di Torino. I Governi si sono avvicinati, alcuni sono rimasti gli stessi, ma tutto passa da lì, senza che mai ci sia stato qualche elemento di autocritica, di verifica di ciò che si era detto e di ciò che realmente stava succedendo. Dicevo: «quanta fretta, dove corri, dove vai?», perché ho la sensazione che qualcuno viva questa votazione di quest'atto oggi come un atto finale, un atto finale che addirittura, secondo l'architetto Mario Virano, sarebbe un atto d'inizio, cioè una fine che ridiventa un inizio. Io ho la sensazione — vorrei rassicurare tutti quanti — che della vicenda della TAV, della TAC, Torino-Lione, si continuerà a parlare ancora a lungo. Non finisce con questa votazione, perché è un'opera contestata con molte ragioni, con molti argomenti, ed è un'opera che si è scontrata, perché di questo si è trattato, con un territorio che è un territorio informato, che è un territorio partecipato. La caricatura dei violenti, che

ovviamente quando ci sono si assumono le loro responsabilità e trovano le loro conseguenze, non corrisponde alla realtà di migliaia e migliaia di persone che hanno costruito una rete di partecipazione, di solidarietà, di condivisione, di informazione, perché negli anni hanno preso sul serio l'idea che ci si potesse confrontare, che si potesse discutere di merito. Si sono documentati, hanno studiato, hanno controproposto, hanno capito che per contare devono farsi rappresentare, hanno prodotto liste locali, liste territoriali, hanno spostato i flussi elettorali — e lo vedremo ancora — di quella valle. Si sono spostati — come si dice — di fronte a chi sembrava più serio nell'interlocuzione politica, l'hanno fatto più volte negli ultimi 25 anni; si guardi l'insieme di questa vicenda. Quindi, questa vicenda non è finita. È solo un Accordo internazionale. Non è finita poi anche per altre ragioni, perché sappiamo come è messa la nostra Europa, sappiamo come sono messe le finanze di questa nostra Europa, sappiamo a quali venti tormentati questa Europa è esposta e scommettere su tempi così lunghi, su certezze di questo tipo, secondo me, non conviene.

E poi c'è un errore di fondo: questa è un'opera vecchia, antica, obsoleta, appartiene ancora a un'idea che ogni tanto riaffiora come salvifica ed è un dramma che questo avvenga ancora in quel che sono, o si ritengono essere, i prodromi di una sinistra italiana.

Affonda le radici in un'idea di gigantismo industriale che inevitabilmente produceva occupazione, che inevitabilmente era un moltiplicatore di posti di lavoro, mentre noi oggi sappiamo che non sarà più così: il declino industriale del Piemonte e di Torino non si risolve con la TAV, che viene usata — qui sì — da chi la sostiene come un amuleto, come lo scaccia fantasmi. Si prova a continuare a dire che grandi investimenti, grandi opere, danno grande occupazione. Non è così, il territorio piemontese è in un declino strutturale e diventato il sud del nord, molte politiche sono fallite, Governi nazionali, governi locali. Servirebbe un cambio di

paradigma, servirebbe mobilitare le risorse pubbliche, per dare risposte e dare risposte qui e ora, non in tempi lunghi, non promettendo come una favola che l'alta velocità, muovendo più velocemente le merci, ci darà chissà quanti posti di lavoro in Piemonte.

Allora proviamo a discutere di posti di lavoro, proviamo a immaginarli. Intanto quelle merci dove verranno prodotte? Dove verranno portate? Quali condizioni di lavoro avranno i 600 lavoratori che Amazon si prepara ad assumere nel nuovo magazzino di Vercelli? Con quali contratti? Dovranno fare la fine delle commesse dei grandi centri commerciali della mia città, che lavorano il sabato e domenica, delle cassiere, che sono pagate a *voucher* in questa vigilia di Natale e che quindi sono state svalutate? Che tipo di lavoro? Quale modello di relazioni? In questo senso la TAV è davvero qualcosa di più di un treno, qualcosa di più di una grande opera, perché consentirebbe di discutere su dove vuole andare il Paese, quali alternative può avere il Paese. Di questo consentirebbe di discutere. Invece si ripete il mantra che bisogna farla, e bisogna fare di quell'opera la parte finanziariamente più onerosa, il buco, la cosa che mai si può mettere in discussione, mentre sempre è stato chiesto di metterla in discussione, su cui sempre è stato dimostrato che si poteva discutere, perché non ci sono pendenze che non sono superabili. Non è vero, come si dice, che tutte queste merci avranno bisogno di passare per forza da lì. Guardate, io ho la sensazione che la tratta di TAV Torino-Lione, se si dovesse compiere, sarà per coloro i quali ci metteranno il loro nome, (perché questi nomi verranno ricordati, perché c'è una società, una comunità informata, perché i tempi della rete non consentono più di dimenticare chi si è assunto delle responsabilità, chi è stato a favore o chi è stato contro), quello che è stata la BreBeMi, la Brescia-Bergamo-Milano, un'autostrada deserta. Noi rischiamo di fare una linea ferroviaria deserta, deserta di passeggeri quasi sicuramente, e deserta di merci. Rischiamo dav-

vero di compiere un atto che non tiene conto di cittadini che volevano partecipare alla critica di un'opera e che sono stati trattati dal pubblico a più riprese come nemici, come un problema di ordine pubblico e non, come si dice, come una comunità intelligente che partecipa alle decisioni democratiche di un Paese, dalle comunità locali ai Governi nazionali. Non è andata così e allora io credo che noi abbiamo bisogno di sapere che questa vicenda non finisce oggi. Non si esaurisce chiunque siano i protagonisti. Alcuni passeranno, altri non ci saranno, altri continueranno, però resteranno i cittadini della Val di Susa, resterà quella rete democratica e di partecipazione che è diventata un modello di critica che è studiato fuori dall'Italia come forma di partecipazione dei cittadini, come recupero della distanza tra una politica chiusa nelle sue stanze, chiusa nei suoi privilegi, e delle comunità che chiedono di partecipare alle decisioni. Recentemente, nelle ultime settimane, un collettivo di scrittori i Wu Ming, abbastanza noto, ha scritto un libro e io penso che questo libro che racconta, in parallelo a quel treno, la storia di quel movimento e di quelle lotte abbia un titolo profetico, non dimenticatelo: *Un viaggio che non promettiamo breve*.

È un viaggio che non sarà breve, perché questo viaggio non l'avete concluso, perché continua, perché quei cittadini, che sono una delle esperienze democratiche partecipate migliori di questo Paese, non si rassegnano a essere sudditi (*Applausi dei deputati del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega Archi. Ne ha facoltà.

**BRUNO ARCHI.** Grazie, Presidente. La ratifica dell'Accordo tra Italia e Francia consentirà l'avvio dei lavori definitivi tra i due Paesi per la realizzazione della Torino-Lione. La tratta complessiva dell'opera è lunga 270 chilometri, ma questo Accordo riguarda solo la parte transfrontaliera, pari a 65 chilometri. La ratifica consen-

tirà, inoltre, l'approvazione del regolamento dei contratti, che estende le regole antimafia italiane all'aggiudicazione e all'esecuzione dei contratti di appalto per la Torino-Lione. Tale regolamento è stato validato il 7 giugno 2016 dalla Commissione intergovernativa italo-francese. Il protocollo addizionale concerne le modalità applicative delle decisioni assunte nel 2012 in merito alla ripartizione dei costi dell'opera fra Italia e Francia. L'Unione europea contribuirà per il 40 per cento e la restante quota sarà, per il 57,9 per cento, a carico d'Italia e, per il 40,1 per cento, a carico della Francia.

Dagli anni Novanta l'Unione Europea ha cominciato a programmare gli investimenti di dimensione e impatto comunitario e, fin da allora, questo progetto è stato considerato tra quelli prioritari. Nel periodo 2000-2005 l'Unione europea ha finanziato circa il 50 per cento dei costi sostenuti per studi e indagini preliminari del progetto stesso. Negli anni più recenti le amministrazioni incaricate hanno lavorato per un cambiamento radicale del progetto iniziale, valutando un nuovo tracciato e trasferendo l'imbocco della galleria da Venaus a Chiomonte, decidendo di fare un uso significativamente più ampio delle reti di connessione delle infrastrutture già esistenti, raccogliendo le proposte e le istanze del territorio e degli enti locali e mettendo al centro della nuova progettazione i vincoli derivanti dalle caratteristiche territoriali e ambientali delle aree coinvolte. Nell'ottobre 2011 l'Unione europea, nell'ambito dell'aggiornamento e dello sviluppo delle reti infrastrutturali TEN-T, ha prospettato la creazione di una rete articolata su due livelli: una rete centrale a livello europeo, da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi, e una rete globale da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture di livello nazionale e regionale. In questo contesto Bruxelles ha deciso di intervenire mediante cofinanziamento nella realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, sottoscrivendo, il 1° dicembre 2015, un *grant agreement* che prevede il finanziamento europeo del 40 per cento

del costo dell'opera. Un primo contributo è già stato assegnato, ammonta a 813,8 milioni di euro ed è relativo alla spesa prevista fino al 2019. Inoltre, l'Unione europea ha individuato l'Italia per il ruolo di coordinatore del progetto e il promotore pubblico TELT in qualità di *implementing body* binazionale. Gli iter autorizzativi si sono conclusi, sia in Italia che in Francia, nel corso del 2015. È attualmente in corso di finalizzazione il cosiddetto progetto di riferimento finale, che recepisce tutte le prescrizioni derivanti dagli atti approvativi nazionali. Lo scorso mese di settembre si è riunito l'Osservatorio francese, con la partecipazione dei rappresentanti delle istituzioni nazionali e locali, delle camere di commercio e dello stesso TELT, il promotore pubblico binazionale dell'opera. In quell'occasione vi è stato un confronto con il sistema economico e le istituzioni del territorio per condividere l'aggiornamento dei lavori, delle attività e il programma della cantierizzazione, compresa la condivisione del cronoprogramma dei lavori del tunnel di base, che inizieranno a luglio 2017. Tutti i soggetti coinvolti, ognuno per la propria parte di competenza, si sono impegnati per il raggiungimento dell'obiettivo.

Italia e Francia devono completare l'iter di ratifica in modo da poter bandire quanto prima le gare per la realizzazione della nuova ferrovia. Pertanto, anche la Francia ha calendarizzato la legge di ratifica il 22 dicembre prossimo, in modo da approvarla entro il 1° gennaio 2017. Sappiamo che in questo momento il commercio internazionale è in crisi, ma la realizzazione di infrastrutture strategiche e di investimenti produttivi è necessaria al rilancio dell'economia. I benefici del progetto si estendono, oltre che alle merci, anche al comparto passeggeri, anche se il nuovo tratto non sarà ad alta velocità, ma potrà raggiungere gli standard dell'alta capacità delle merci e buone *performance* di velocità per i passeggeri. Il tempo di viaggio fra Torino e Lione per i passeggeri potrà più che dimezzarsi; tra Torino e Parigi si risparmierebbero due ore; basterebbero cinque ore fra Torino e Bruxelles e



sei ore fra Torino e Barcellona. Accorciare i tempi di viaggio, con attenzione alle emissioni di CO<sub>2</sub>, e realizzare la nuova linea ferroviaria, trasformando l'attuale tratta di valico in una linea di pianura, avrà conseguenze positive sull'efficienza energetica e sull'impatto ambientale in un'area sensibile come l'arco alpino. Per tutte queste ragioni annuncio, pertanto, il voto favorevole del gruppo di Forza Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Il Popolo della Libertà-Berlusconi Presidente*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Laura Castelli. Ne ha facoltà.

LAURA CASTELLI. Grazie, Presidente. Vede, io credo che non ci sia niente di peggio di chi si convince della propria verità. Temi come questo lo dimostrano: questo è il Paese che eccelle in corruzione e nelle scelte sbagliate e sono, poi, quelle scelte che fanno davvero restare indietro il Paese. Allora, grazie a questi emendamenti, abbiamo parlato di alcuni temi: abbiamo parlato della saturazione della linea storica, che, a oggi, non è satura. Vedete, davanti ai fatti non si può avere un'opinione politica. Infatti, davanti ai fatti c'è solo un modo per fare bene al proprio Paese, quello di destinare questi soldi a qualche cosa di più utile, per esempio.

Io vorrei fare un passo indietro, al giorno in cui la ex Ministra Boschi in conferenza dei capigruppo si siede e dice che questa ratifica va fatta, va assolutamente fatta, perché altrimenti si mette a rischio il Paese. Ora, io devo dire che quando il capogruppo mi ha raccontato di questa frase sono rimasta molto stupita e un po' preoccupata, perché la domanda è la seguente: dove sta scritto qual è il rischio per il nostro Paese, nel momento in cui si decidesse di non chiudere questo accordo? Non so, forse c'è qualcuno che ci viene a bombardare? Esattamente quali sono gli accordi che stanno dietro questo accordo tra i vari Paesi? Infatti, questa affermazione non è sostenibile da parte di

un Ministro, anzi un ex Ministro, oggi sottosegretario...

PRESIDENTE. De Lorenzis, De Lorenzis...

LAURA CASTELLI. Io credo che la Ministra debba fare delle grandi scuse a questo Parlamento, perché lei aveva il compito dei rapporti con il Parlamento, non quello di fare ciò che vuole a casa di qualcun altro, perché il Parlamento è sovrano. Io aspetto queste scuse da parte dell'ex Ministra Boschi (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Ci sono alcuni passaggi di questo Accordo che sono molto preoccupanti, in primo luogo il trasferimento alla Francia...

PRESIDENTE. Collega Vacca, abbassi quella cosa.

LAURA CASTELLI. Nel caso di specie si parla del trasferimento alla Francia della proprietà della linea storica. In questo Accordo, cioè, noi stiamo dando alla Francia la proprietà della linea storica, tramite il fatto che TELT, l'azienda che gestirà tutta quest'opera, essendo promotore pubblico, si prenderà la proprietà di questa linea storica. Questo che significa? Che, ancora una volta, come è vostro solito fare, come il Governo ha fatto in questi anni, cediamo *asset* strategici di questo Paese. L'abbiamo fatto con Terna, riguardo tutta la parte della rete energetica, gas ed elettrico, regalando 2 miliardi a qualcun altro. L'abbiamo fatto con Ansaldo, regalando l'*asset* dei trasporti pubblici per un miliardo e mezzo. L'abbiamo fatto concedendo...

PRESIDENTE. Collega Brugnerotto...

LAURA CASTELLI. ... a 100 mila aziende italiane di scappare dall'Italia. Questo, sì, che produce PIL: avrebbe prodotto 468 miliardi di fatturato, a cui questo Paese ha detto: « Ciaone », ha detto proprio: « Ciaone ». E questo è successo nella tranquillità di un Parlamento che



pensa di essere sovrano, eletto con una legge incostituzionale, con un Governo che non ha voluto nessuno e che non rappresenta più nessuno.

In più, vi è la solita cessione di sovranità: non solo gli *asset* strategici, ma anche tutto quello che riguarda le normative antimafia. Allora, una volta per tutte, raccontiamoci com'è andata, perché, guardate, le bugie sono veramente una cosa insopportabile. Cosa è successo? Negli anni scorsi noi siamo andati a parlare con Caselli. Io e i miei colleghi siamo andati davanti a Caselli, visto che per anni si è occupato di antimafia, a dire: « Scusi, ma come è possibile che lei non si rende conto che la normativa antimafia non verrà applicata? » Abbiamo parlato con Cantone. Abbiamo portato questo problema nelle Commissioni antimafia grazie ai miei colleghi. Insomma, tutti alla fine avevano compreso che c'era un grande problema. Certo, nessuno ha potuto dichiararlo troppo forte perché altrimenti, sapete, le contingenze... Però, di fatto, nell'Accordo ultimo (2015-2016) non si è messo niente, niente di niente, riguardante la normativa antimafia.

E poi cosa è successo? Hanno solo fatto un protocollo, un documento firmato, dicendo che sì, si potrebbero applicare delle norme che più o meno vanno verso la direzione dell'antimafia; peccato che nell'Accordo del 2015-2016 non c'è, in quel Protocollo non c'è, e quindi un documento approvato in modo successivo non può essere applicato a questi accordi.

Quindi raccontatecela come volete. La verità è semplicemente che oggi abbiamo tre processi: il processo San Michele, che vorrei ricordare soprattutto ai colleghi del Partito Democratico che intervengono dopo di me, si chiuderà il 21 di questo mese, e spero di vederli in quelle aule di tribunale per ascoltare che cosa c'è dietro queste grandi opere, e dietro questa opera in particolare, dietro delle aziende che hanno fatto i lavori. Se qualcuno di voi non dovesse venire, posso anticiparvi una parte, perché è agli atti e la potete leggere. Per esempio, io non riesco a dormire la notte pensando che è stato permesso alla

società Toro Srl, azienda che ha preso un subappalto, legata alle 'ndrine, chiaramente, ma questo è certificato, di sversare rifiuti costruendo delle strade dentro un cantiere totalmente illegale, voluto addirittura dalla questura. Quindi noi ci troviamo con processi che giorno dopo giorno tirano fuori aziende che stanno collaborando con la criminalità organizzata, e che lavorano continuamente in questi cantieri.

Poi c'è il processo sul Terzo valico, poi c'è quello sul TAV di Firenze: insomma, temi per dire che questo Paese è governato da gente che non è capace di controllare queste opere, ce n'è pieno i tribunali del nostro Paese.

Quest'opera non si deve fare, e non si deve fare perché, così come abbiamo detto di no alle Olimpiadi di Roma, siamo convinti che non è solo un problema di corruzione, ma un problema di strategia politica, di opportunità politica: ci sono delle cose che vanno fatte nei momenti giusti! E allora, siccome sono ventisei anni che quest'opera è ferma, io credo che quest'opera alla fine non andrà avanti: perché ad un certo punto, quando avrete riciclato tutto il denaro che avete potuto, quando avrete utilizzato tutte le aziende amiche vostre legate alle cooperative rosse, quando vi renderete conto che quest'opera è vecchia, è vetusta e superata, allora non vi interesserà neanche più farlo, questo TAV. Certo, non lo potete dire oggi, perché se no dovrete dire che un'intera regione, un'intera valle aveva ragione, quando diceva in 150 ragioni che quest'opera non si doveva fare.

Voi in realtà create uno stato di indeterminatezza incredibile sui soldi pubblici, sul bilancio dello Stato: siete in grado di approvare questo Accordo senza sapere esattamente quanti centesimi usciranno dalle casse del nostro Stato, e lo fate senza neanche preoccuparvi di chi verrà dopo di voi e si troverà così i buchi delle vostre gestioni; perché la Commissione bilancio, che dovrebbe fare proprio questo, ancora una volta ha pensato di mantenere una linea del tutto soggettiva. Non si è fermata, non si è fermata a riflettere su queste cose, tanto che non c'era neanche un

rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, ma abbiamo dovuto discutere di temi che riguardano prettamente il bilancio dello Stato col Ministro Delrio; io oggettivamente sono un po' stufo di questo atteggiamento.

Ovviamente il Ministro Delrio non sapeva rispondere a questioni tecniche legate alla probabile mancanza di soldi pubblici: perché vedete, questo Paese quando approva una legge dovrebbe essere sicuro che i soldi ci sono, e non può lasciare delle cose intentate, non può mettere a rischio i conti pubblici su alcune cose. Allora noi siamo stati i primi a dire che qui ci sono dei grandi problemi: perché l'Europa non ha specificato quanti soldi mette su quest'opera, e dai vostri accordi, quelli che voi avete firmato, non è possibile chiudere quest'Accordo.

Concludo raccontando il fatto che io sono stata uno dei teste al maxiprocesso che riguarda il TAV, e sotto giuramento ho raccontato perché quel cantiere è un cantiere illegale. Io non vedo l'ora che qualcuno dall'interno della procura di Torino mi venga a chiedere conto di quelle dichiarazioni; perché vedete, quest'opera non solo non si deve fare perché non serve a nessuno, ma anche perché è fortemente illegale, e lo sanno tutti, lo sanno tutti anche dentro le procure (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

E allora io ho bisogno di sapere per quale ragione, se un portavoce eletto in Parlamento che si siede sotto giuramento in un processo dice che quest'opera è illegale, nessuno apre un fascicolo e dice basta a quest'opera indegna di essere fatta in un Paese così: così con questi livelli di corruzione, così con questi livelli di spregiudicatezza!

PRESIDENTE. La invito a concludere.

LAURA CASTELLI. Presidente, io vorrei solo ringraziare il movimento No TAV, che ci insegna da anni come si fa la democrazia fuori e dentro le istituzioni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Colgo l'occasione per salutare alunni e docenti della Scuola media Mozzillo Iaccarino di Manfredonia, che seguono i nostri lavori (*Applausi*).

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega D'Ottavio. Ne ha facoltà.

UMBERTO D'OTTAVIO. Presidente, sono riconoscente al gruppo del Partito Democratico per avermi consentito di tenere la dichiarazione di voto finale sulla ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra Italia e Francia per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Oggi, a conclusione di una procedura iniziata molto tempo fa (il primo vertice per l'avvio degli studi preliminari risale al 1990, Presidente della Repubblica italiana era Francesco Cossiga, di quella francese era François Mitterand), approviamo il frutto di due appuntamenti: quello di Parigi del 2015 e quello di Venezia dell'8 marzo scorso. Personalmente ricordo, per averli vissuti prima da amministratore locale e poi da parlamentare, perché questa è la terza volta che parliamo in questa legislatura della linea Torino-Lione, quasi tutti i passaggi politici, noti e meno noti. Ricordo per esempio un'intensa riunione del Ministro Pierluigi Bersani con i sindaci della Val di Susa, dove erano già chiari i temi connessi all'opera: un'opera di interesse europeo e comunitario, nata e pensata per unire e sviluppare l'Europa; un'opera di forte valore strategico per lo sviluppo e le comunicazioni fra Nord-Ovest dell'Italia, la Pianura Padana e il resto dell'Europa; un'opera a favore di un mezzo più ecologico come il treno, riducendo l'inquinamento e le emissioni di gas serra; un'opera che passa dalla Val di Susa non per fare un dispetto, ma perché le alternative avrebbero tagliato fuori Torino e tutto il Nord-Ovest. Quindi per noi il tema non era se fare l'opera, ma come realizzarla!

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE  
LAURA BOLDRINI (ore 16,45)

UMBERTO D'OTTAVIO. Credo che i molti errori di gestione — lo devo dire,

soprattutto compiuti durante i Governi di centrodestra, sia nazionali che regionali – abbiano esasperato gli animi. Il primo tracciato era davvero inaccettabile, e per molto tempo non si sono create le condizioni per un dialogo: ricordo l'allora presidente della Comunità montana Bassa Val di Susa, Antonio Ferrentino, e il suo impegno con i comuni, compreso il mio, quello di Collegno, che consideravano sbagliato quel tracciato; ma da allora, soprattutto con la nascita dell'Osservatorio sulla Torino-Lione, moltissimo è cambiato, e il progetto attuale non ha nulla a che fare con il primo. I lavori dell'Osservatorio sono cominciati il 12 dicembre 2006, ha tenuto ad oggi 240 sessioni di lavoro, 300 audizioni, di cui 70 internazionali; ha costituito 12 gruppi di lavoro sui temi specifici per ulteriori altre 50 sessioni di lavoro; ha prodotto nelle diverse fasi documenti condivisi di analisi, e i documenti tecnici alla base della revisione del progetto. Nel corso di questo lavoro sono state raccolte proposte ed istanze del territorio e degli enti locali, dando centralità ai vincoli derivanti dalle caratteristiche territoriali e ambientali delle aree coinvolte.

Anche il movimento si è spaccato, fra chi era *a priori* contro le cosiddette grandi opere, e chi come noi sa quanta fatica richiedono i grandi progetti. Noi rispettiamo tutte le idee, tutte le posizioni, e sappiamo quanta fatica – ripeto – richiedono i grandi progetti, quelli che davvero cambiano la qualità della vita di una comunità. Le grandi opere sono spesso fatiche di Sisifo, non bisogna mollare mai; spesso chi le pensa, chi pone le basi, chi crea le condizioni perché si possa partire, non è poi lo stesso che avrà l'onore di inaugurarle e di utilizzarle.

La Torino-Lione è una di queste. Dal 1990, partenza degli studi preliminari, arriveremo al 2030, quando entrerà in funzione: quarant'anni.

Per questo è importante che, dai nostri commissari europei fino agli amministratori comunali e regionali, abbiamo tenuto la barra dritta contro i tentativi, più che evidenti, di lasciare cadere tutto e non di

certo perché è un'opera inutile, ma per spostare risorse e progetti da un'altra parte.

Noi oggi qui alla Camera dei deputati e un mese fa lo ha fatto il Senato, dopodomani lo farà l'Assemblea nazionale francese – tutta gente che si improvvisa, così – con il voto consentiremo alla tratta internazionale della linea Torino-Lione di vedere finalmente la conclusione politica dell'accordo.

Il consenso che riceverà il provvedimento – abbiamo sentito tutte le dichiarazioni di voto – testimonia la consapevolezza della partita in gioco.

Se qualcuno vuole attardarsi nella polemica sulle infiltrazioni mafiose, noi ribadiamo che siamo d'accordo, anzi sottolineiamo che la Torino-Lione è il primo caso in Europa di applicazione della normativa antimafia sugli appalti (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*), indipendentemente dalle nazionalità sui cantieri.

E sulla lotta alla mafia, non prendiamo lezioni da nessuno: qualcuno si guardi in casa propria (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*), qualcuno guardi se per caso ha una densità, in alcune zone del Paese, una densità di indagati per chilometro quadrato che sembra di essere a Hong Kong (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

Abbiamo gli strumenti per combattere la mafia e ripeto, il nostro nemico è la mafia, non le opere pubbliche: se per combattere la mafia, non facciamo più le opere pubbliche, è come se per non prendere l'influenza non uscissimo più di casa. Abbiamo gli strumenti per combattere sia l'influenza che la mafia e quando, magari in ritardo, si scoprono infiltrazioni, è perché i meccanismi funzionano.

La completa e articolata relazione del collega Marco Causi, a cui rimando per la lettura tutti gli interessati ovviamente e gli interventi che in sede di discussione generale hanno fatto i colleghi Paola Bragantini e Gianni Farina, i molti interventi che ci sono stati oggi hanno bene illustrato la posizione del Partito Democratico.

A me non rimane che ribadire alcuni brevissimi concetti, che provano a descrivere la nostra idea di sviluppo economico e di coesione sociale, in un contesto complicato com'è l'Europa in questa fase storica e come questo accordo e questa opera sono determinanti anche per affermare alcuni valori: il progetto è finanziato al 40 per cento dall'Unione europea, il resto dagli accordi italo-francesi; il traffico ferroviario sull'asse italo-francese è fondamentale per l'Italia; la linea storica non è adeguata al trasporto ferroviario moderno di merci e passeggeri; la nuova linea Torino-Lione salvaguarda l'ambiente. Un'Europa che sostiene questi progetti è quella che ci piace e per la quale ci siamo battuti.

Sono obiettivi solo nostri questi? Oppure il fatto che il 30 per cento dell'intero interscambio economico dell'Italia passa dalla direttrice verso la Francia, dalla penisola iberica e dall'Inghilterra e non può essere affidato alla vecchia linea ferroviaria di valico, con la galleria più alta d'Europa (1339 metri), abbandonata dalla gran parte degli operatori ferroviari per i costi di utilizzo, è questo il motivo per cui non è utilizzata, a causa della pendenza, della tortuosità, della sagoma, della sicurezza?

È questo ciò di cui dobbiamo preoccuparci, è per queste ragioni che meno del 10 per cento delle merci tra Italia e Francia viaggia su ferrovia e il trasporto ferroviario, senza la Torino-Lione, addirittura sapete che è destinato a sparire, se non l'aiutiamo, se non cambiamo.

Realizzare la nuova linea toglierà dalla strada almeno un terzo dei mezzi pesanti, riducendo le emissioni di gas a effetto serra nelle valli alpine.

Vorrei anche rispondere all'idea che questo progetto sia alternativo all'attenzione dei bisogni più quotidiani: è un'idea da respingere. Proprio in questi giorni, in Piemonte, si sono rafforzate alcune linee di trasporti ferroviari locali, favorendo connessioni e collegamenti prima impossibili, utilissimi ai pendolari, però si sono fatti anche grazie ad opere come il passante ferroviario.

Sabato scorso, a Torino, imprese e sindacati hanno voluto incontrare i parlamentari per sollecitare un sì definitivo a quest'opera.

Noi ci siamo andati, noi abbiamo questo assillo di pensare al lavoro e, se c'è la possibilità, magari anche di crearne di nuovo. Noi nei prossimi giorni andremo a trovarli (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*) i lavoratori della Torino-Lione, andremo a dire loro che avranno ancora lavoro per i prossimi anni e che sono, insieme con noi, i costruttori di un'Europa che supera i confini e crea collegamenti.

Per questo, il Partito Democratico voterà a favore dell'accordo (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

#### ***(Votazione finale ed approvazione — A.C. 4151)***

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 4151:

S. 2251 — « Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 » (*Approvato dal Senato*).

Dichiaro aperta la votazione.

*(Segue la votazione — Deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle mostrano striscioni e fazzoletti recanti la scritta: « NO TAV »).*

PRESIDENTE. Togliete questi striscioni! Per favore, intervengano gli assistenti parlamentari (*Gli assistenti parlamentari ottemperano all'invito del Presidente*)!



Collegli, sapete bene che non è ammesso fare questo! Togliete questi striscioni! Toglieteli! Grazie, grazie. Toglieteli! Lupo, deputata!

Prego, collaborate grazie. Deputato PESCO! Della Valle! Prego. Allora, deputata Ciprini, lo deve togliere perché non si possono tenere addosso scritte. Prego, deputata Ciprini, prego, grazie, grazie deputata Ciprini, Chimienti, deputata, prego. Della Valle! Della Valle!

Allora, tolga Della Valle! Ecco, lo metta giù, grazie, grazie e lo copra perché ci sono delle regole da rispettare. Abbiamo capito la protesta.

Allora, tutti hanno votato? tutti abbiamo votato?

Matarrese? Allora, chi è sopra? Marzana!

Allora, hanno votato tutti?

Dichiaro chiusa la votazione.

Deputata Marzana, la richiamo all'ordine!

La Camera approva (*Vedi votazione n. 24*).

Deputata Marzana, la richiamo all'ordine! Della Valle! Della Valle, tolga questo striscione, tolga lo striscione!

FRANCESCO D'UVA. Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCO D'UVA. Grazie Presidente, capisco perfettamente il richiamare nel momento in cui si espone una bandiera e siamo d'accordo su questo.

Stamattina abbiamo fatto una discussione, in Aula, per quanto riguarda gli indumenti che portano delle strisce, che portano degli *slogan*.

Lo ripeto a lei, Presidente, perché normalmente succede che ci sono dei deputati con le magliette con le scritte e nessuno gliela fa togliere. Credo che il discorso, pertanto, vale anche per altri indumenti: un *foulard* con una scritta — se mi permette chiudo l'intervento e gliela passo immediatamente...

PRESIDENTE. La ringrazio, perché penso che sia stato già trattato questo tema, deputato.

FRANCESCO D'UVA. Quindi non credo che si possa richiamare una collega o un collega che ha un *foulard*.

PRESIDENTE. Non si possono esporre simboli e lei lo sa benissimo.

FRANCESCO D'UVA. Certo Presidente e questo vale anche per tutti gli altri gruppi parlamentari.

PRESIDENTE. Quindi, se voi lo portate al collo e non si legge va bene, altrimenti io vi devo richiamare.

FRANCESCO D'UVA. Presidente scusi, io preferivo finire l'intervento e poi...

PRESIDENTE. Sì prego, la invito a terminare deputato, prego.

FRANCESCO D'UVA. Mi sembra che un intervento sul Regolamento non dura un minuto, quindi se voglio prendere un po' più di tempo lo posso fare: se uno indossa una maglietta sotto la giacca, non succede nulla in quest'Aula, nessuno viene richiamato.

Presidente, se una persona indossa una maglietta sotto la giacca e c'è una scritta, quella persona non viene richiamata. Perché la cosa è diversa per un *foulard*? Mi sembra assurda questa cosa. Come non viene richiamato il deputato con la maglietta sotto la giacca, così non deve essere richiamato il deputato che ha un *foulard* (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Deputato, c'erano suoi colleghi che esponevano chiaramente (*Commenti di deputati del Movimento 5 Stelle*)... Deputata Castelli, non facciamo provocazioni!

STEFANIA PRESTIGIACOMO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STEFANIA PRESTIGIACOMO. Presidente, intervengo perché ho alzato il brac-



cio e ho cercato di richiamare l'attenzione della Presidenza perché non funzionava il meccanismo di voto. Desidero che rimanga agli atti che il mio voto era favorevole.

PRESIDENTE. Mi dispiace non averla notata, deputata.

STEFANIA PRESTIGIACOMO. Eh sì. Lei aveva occhi solo per un settore del Parlamento.

PRESIDENTE. Non è che io ho occhi solo per loro, ma quando ci sono, diciamo, problemi di gestione in Aula, lei capisce... Comunque, me ne scuso.

STEFANIA PRESTIGIACOMO. Ma ha anche molti collaboratori intorno.

#### **Sull'attentato terroristico verificatosi ieri a Berlino.**

PRESIDENTE. *(La Presidente si leva in piedi e, con lei, l'intera Assemblea ed il rappresentante del Governo)*. Care colleghe e cari colleghi, come sapete, ieri, 19 dicembre, un brutale attentato terroristico ha provocato 12 vittime e quarantotto feriti in un mercatino natalizio di Berlino. Purtroppo sembra che anche una nostra giovane connazionale risulti dispersa. Questa ignobile aggressione contro persone innocenti colpisce ancora una volta l'Europa nei suoi fondamentali e irrinunciabili valori di pace, di democrazia e libertà. Il nostro continente non deve tuttavia diventare ostaggio della paura e dell'odio, ma dare prova di lucidità e fermezza, moltiplicando gli sforzi per combattere il terrorismo, soprattutto attraverso una reale cooperazione giudiziaria e di polizia a livello europeo e a livello internazionale. Il terrorismo infatti è un fenomeno che colpisce ovunque, a qualsiasi latitudine, e non risparmia nessuno, neanche le famiglie, neanche i bambini, attentando ai valori fondanti della nostra convivenza pacifica. A tutto il popolo tedesco esprimo la vicinanza mia personale e dell'intera Camera dei deputati. Ho già fatto pervenire il

nostro cordoglio al Presidente del Bundestag, Norbert Lammert, con il quale ho avuto una lunga conversazione telefonica questa mattina.

Dunque, invito l'Assemblea ad osservare un minuto di silenzio *(L'Assemblea osserva un minuto di silenzio – Applausi)*.

#### **Trasferimento a Commissione in sede legislativa della proposta di legge n. 1533-B (ore 17,05).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'assegnazione di proposta di legge a Commissione in sede legislativa.

Propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa della seguente proposta di legge, della quale la VII Commissione (Cultura) ha chiesto il trasferimento in sede legislativa, ai sensi dell'articolo 92, comma 6, del Regolamento:

n. 1892, Mariani ed altri: « Interventi per il sostegno della formazione e della ricerca nelle scienze geologiche », approvata dalla VII Commissione permanente della Camera, e modificata dal Senato.

Se non vi sono obiezioni così rimane stabilito.

*(Così rimane stabilito)*.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
LUIGI DI MAIO *(ore 17,06)*

#### **In morte dell'onorevole Paolo Prodi.**

PRESIDENTE. Comunico che è deceduto l'onorevole Paolo Prodi, già membro della Camera dei deputati nella XI legislatura.

La Presidenza della Camera ha già fatto pervenire ai familiari le espressioni della più sentita partecipazione al loro dolore, che rinnovo anche a nome dell'intera Assemblea.

**Su un lutto del deputato Alessandro Zan.**

PRESIDENTE. Comunico che il collega Alessandro Zan è stato colpito da un grave lutto: la perdita del padre.

La Presidenza della Camera ha fatto pervenire al collega le espressioni della più sentita partecipazione al suo dolore, che desidero ora rinnovare anche a nome dell'intera Assemblea.

**Su un lutto del deputato Mino Taricco.**

PRESIDENTE. Comunico che il collega Mino Taricco è stato colpito da un grave lutto: la perdita del padre.

La Presidenza della Camera ha fatto pervenire al collega le espressioni della più sentita partecipazione al suo dolore, che desidero ora rinnovare anche a nome dell'intera Assemblea.

**Sui lavori dell'Assemblea (ore 17,07).**

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, si è convenuto che l'esame in Assemblea della Relazione al Parlamento 2016, redatta ai sensi dell'articolo 6, comma 6, della legge 24 dicembre 2013, n. 243 (Doc. LVII-ter, n. 1) avrà luogo domani, mercoledì 21 dicembre, a partire dalle ore 9.

È stata altresì convenuta la seguente articolazione dei lavori per la settimana 9-13 gennaio 2017:

*Lunedì 9 gennaio (ore 15,30, con eventuale prosecuzione notturna)*

Discussione sulle linee generali dei disegni di legge di ratifica:

n. 3946 – Accordo di cooperazione nel settore della difesa tra il Governo della Repubblica italiana e l'Esecutivo della Repubblica dell'Angola, fatto a Roma il 19 novembre 2013 (approvato dal Senato);

n. 4039 – Accordo sulla cooperazione e mutua assistenza amministrativa in materia doganale tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam, fatto a Hanoi il 6 novembre 2015;

n. 4108 – Protocollo al Trattato del Nord Atlantico sull'adesione del Montenegro fatto a Bruxelles il 19 maggio 2016 (approvato dal Senato).

Discussione sulle linee generali della mozione Brunetta ed altri n. 1-01452 concernente iniziative in relazione alla crisi del sistema bancario.

Discussione sulle linee generali della proposta di legge costituzionale n. 56 – Modifiche allo Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige in materia di tutela della minoranza linguistica ladina della provincia di Bolzano.

*Martedì 10 (pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna), mercoledì 11 e giovedì 12 gennaio (antimeridiana e pomeridiana, con eventuale prosecuzione notturna e nella giornata di venerdì 13 gennaio) (con votazioni)*

Seguito dell'esame dei disegni di legge di ratifica:

n. 3946 – Accordo di cooperazione nel settore della difesa tra il Governo della Repubblica italiana e l'Esecutivo della Repubblica dell'Angola, fatto a Roma il 19 novembre 2013 (approvato dal Senato);

n. 4039 – Accordo sulla cooperazione e mutua assistenza amministrativa in materia doganale tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica socialista del Vietnam, fatto a Hanoi il 6 novembre 2015;

n. 4108 – Protocollo al Trattato del Nord Atlantico sull'adesione del Montenegro fatto a Bruxelles il 19 maggio 2016 (approvato dal Senato).

Seguito dell'esame della mozione Brunetta ed altri n. 1-01452 concernente iniziative in relazione alla crisi del sistema bancario.

Seguito dell'esame della proposta di legge costituzionale n. 56 – Modifiche allo Statuto speciale per il Trentino-Alto Adige in materia di tutela della minoranza linguistica ladina della provincia di Bolzano.

*Martedì 10 gennaio (dalle ore 11)* avrà luogo lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

*Mercoledì 11 gennaio (dalle ore 15)* avrà luogo lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata (*question time*).

*Venerdì 13 gennaio (dalle ore 9,30)* avrà luogo lo svolgimento di interpellanze urgenti.

L'organizzazione dei tempi per l'esame del Doc. LVII-ter, n. 1 e della mozione n. 1-01452 sarà pubblicata nell'allegato A al resoconto stenografico della seduta odierna.

L'organizzazione dei tempi per la discussione sulle linee generali della proposta di legge costituzionale n. 56 e per l'esame dei disegni di legge di ratifica nn. 3946, 4039 e 4108 sarà valutata sulla base del testo che verrà licenziato dalle competenti Commissioni di merito.

Il Parlamento in seduta comune sarà convocato mercoledì 11 gennaio 2017, alle ore 16,30, per procedere all'elezione di un giudice costituzionale.

#### **Interventi di fine seduta (ore 17,10).**

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare il collega Cosimo Petraroli. Ne ha facoltà.

**COSIMO PETRAROLI.** Grazie, Presidente. L'accordo in Conferenza unificata Stato-regioni del dicembre del 2010 ha previsto la chiusura di tutti i punti nascita nelle strutture ospedaliere con meno di 500 parti all'anno. Presidente, sappiamo

molto, ma molto bene che dietro queste manovre ci sono precisi interessi economici che nulla c'entrano, come più volte abbiamo dimostrato sia in quest'Aula, sia nei consigli regionali dove ci sono i nostri eletti, con la sicurezza delle donne e dei nascituri.

La Lombardia, che dovrebbe essere l'eccellenza italiana riguardo ai servizi sanitari, ha chiuso un punto nascite importantissimo dell'ospedale Ondoli di Angera, in provincia di Varese, un punto nascite che potrebbe avere, secondo lo stesso decreto ministeriale del 16 dicembre 2010, delle deroghe perché in condizioni orograficamente difficili, cioè geograficamente difficili, e invece tale deroga è stata respinta, risultando l'unico centro ad aver subito di fatto la chiusura, l'unico centro su sette in Lombardia.

Per questo motivo voglio annunciare un'interrogazione parlamentare dove chiederò di dare voce alle mamme e ai cittadini di Angera che da oggi si troveranno ad affrontare disagi enormi per raggiungere i punti nascita, molto più lontani rispetto a dove erano prima.

Presidente, mantenere attivi i presidi medici sul territorio non può essere considerato uno spreco di denaro pubblico. Il benessere e la salute dei cittadini sono le fondamenta della nostra civiltà e della nostra Carta costituzionale, che voi avete tentato di distruggere. Quindi, disincentivare il pubblico, togliendo servizi per favorire il privato, è l'atto più spregevole e criminale che un Governo possa fare verso tutti i cittadini italiani.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare il collega Andrea Maestri. Ne ha facoltà.

**ANDREA MAESTRI.** Grazie, Presidente. *Est modus in rebus*, diceva Orazio. Vi sono determinati confini oltre i quali il giusto diventa ingiusto. Vorrei richiamare l'attenzione di quest'Aula proprio sul sistema giustizia e sulla condizione attuale di tanti magistrati onorari del nostro Paese, magistrati onorari senza i quali quel sistema giustizia crollerebbe, anzi sarebbe già crollato.

Il 4 dicembre abbiamo sperato che la forza di Governo rallentasse per rispettare quei confini; invece, è già alla firma del Ministro Orlando il decreto attuativo della riforma, molto sgrammaticata, che mira a trasformare tutti i giudici onorari di pace e i viceprocuratori onorari in prestatori di lavoro accessorio, salvo trasformarli in lavoratori *part-time*, retribuiti, però, col sistema dei *voucher*, visto che il Ministro della giustizia potrà stabilire il *budget* di ogni singolo ufficio. Alle infrazioni in atto, perciò, si aggiunge la violazione del divieto dell'Unione europea di imporre il *part-time* ai lavoratori a tempo pieno. Il Comitato europeo dei diritti sociali ha già bacchettato l'Italia perché nega ogni tutela sociale a questi magistrati precari.

Chiediamo, allora, al Ministro Orlando di non firmare e di darci il tempo di modificare la legge n. 56 del 2016, per non perdere altro tempo domani come per tutte le riforme sbagliate approvate nei mille giorni del Governo Renzi (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Alternativa Libera-Possibile*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare il collega Paolo Nicolò Romano. Ne ha facoltà.

**PAOLO NICOLÒ ROMANO.** Grazie, Presidente. Ho chiesto la parola in quanto il Consiglio dei ministri, nella seduta del 16 dicembre scorso, ha deliberato lo stato d'emergenza nelle province di Cuneo, Torino, Imperia e Savona, in conseguenza degli eccezionali eventi meteorologici che si sono verificati nei giorni 23, 24 e 25 novembre 2016. Ci chiediamo come sia stato possibile escludere da tale deliberazione le province di Asti ed Alessandria, che paradossalmente sono state quelle maggiormente investite da tale calamità. Voglio ricordare che l'Alta Valle Tanaro è stata colpita molto duramente: il torrente Bormida è esondato in molti comuni, con danni ingenti, eppure non una sola parola si è levata da parte del Governo a favore di queste popolazioni.

Pertanto, sollecito la Presidenza — e altrettanto farò io, con un atto di sinda-

cato ispettivo — ad invitare il Governo a chiarire quanto prima il motivo per cui i territori della provincia di Asti ed Alessandria siano stati esclusi da questo stato di calamità.

### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

**PRESIDENTE.** Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 21 dicembre 2016, alle 9:

1. — Discussione della relazione al Parlamento predisposta ai sensi dell'articolo 6, comma 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 243 (Doc. LVII-ter, n. 1).

(ore 15)

2. — Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

**La seduta termina alle 17,15.**

**TESTO DELL'INTERVENTO DI CUI È STATA AUTORIZZATA LA PUBBLICAZIONE IN CALCE AL RESOCONTO STENOGRAFICO DELLA SEDUTA ODIERNA:**  
**VINCENZO GAROFALO (A.C. 4151)**

**VINCENZO GAROFALO** (Intervento in sede di esame di questioni pregiudiziali — A.C. 4151). Il Gruppo parlamentare di Area Popolare voterà contro la pregiudiziale presentata all'Accordo con il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Desideriamo ricordare quanto la linea ferroviaria Torino-Lione sia ritenuta collegamento essenziale per la creazione di un efficace asse dei trasporti lungo la direttrice est-ovest del Continente europeo e per implementare l'interscambio economico tra l'Italia e gli altri Paesi, e quanto sia importante per rilanciare il trasporto ferroviario soprattutto relativo alle merci.

Inoltre la linea ferroviaria una volta definita comporterà una riduzione annuale di emissione di gas serra di circa tre milioni di tonnellate.

Sono state peraltro apportate alcune modifiche al progetto iniziale del tratto ferroviario suddetto che, dal punto di vista strettamente politico e pratico, dovrebbero essere idonee a consentire il superamento delle roventi polemiche sviluppatesi in merito a tale opera pubblica.

L'Unione europea aveva previsto la creazione di una rete ferroviaria trans-europea già dal luglio 1996, estesa poi nel 2004 ai nuovi Stati membri. Di questa rete la linea Torino-Lione risulta essere un asse prioritario perché attraversa due delle maggiori aree sviluppate del continente: la zona sud orientale della Francia e la Pianura Padana.

Il disegno di legge all'esame dell'Assemblea, già approvato dal Senato, reca l'autorizzazione alla ratifica ed esecuzione di un complesso di atti costituito dall'Accordo italo-francese del 24 febbraio 2015 per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e dal Protocollo addizionale concernente le modalità applicative dell'articolo 18 (che concerneva la ripartizione dei costi dell'opera tra Italia e Francia) del precedente Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012, per tenere conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori produttivi.

Inoltre il disegno di legge citato prevede il Regolamento dei contratti validato il 7 giugno 2016 dalla Commissione intergovernativa italo-francese.

Tale ultima misura normativa è diretta a prevenire e contrastare tentativi di infiltrazione mafiosa nei contratti: sia quelli conclusi dal promotore pubblico sia quelli intercorrenti fra i titolari di contratti ed i loro sub-appaltatori o sub-affidatari.

Sono norme particolarmente incisive, efficaci e funzionali che permettono un serio e sicuro controllo in grado di eliminare la possibilità del verificarsi di fenomeni quali quelli indicati.

Occorre, inoltre, sottolineare come tale tipo di regolamento è pienamente inte-

grato sia con l'Accordo che con il Protocollo essendone un'immediata conseguenza che, quindi, ha lo stesso valore di atto internazionale. Pertanto la normativa cosiddetta « antimafia », sopra citata, è applicabile anche nell'ordinamento interno francese.

Infatti siamo in presenza di misure legislative che non abbisognano di alcun intervento normativo di recepimento come lo stesso Parlamento francese ha già evidenziato.

È evidente, quindi, che la ratifica dell'Accordo risulta essere un processo legislativo complesso ma coerente con l'articolo 80 della Costituzione che implementerà la nostra economia nazionale vista l'esigenza, come abbiamo già sottolineato, di investire in strutture necessarie allo sviluppo socio-economico del nostro Paese.

Inoltre il disegno di legge è corredato da un'analisi tecnico normativa e da un'analisi di impatto della regolamentazione.

Da quest'ultimo documento risulta la necessità dell'autorizzazione parlamentare alla ratifica dell'insieme di accordi italo-francesi: stante il carattere di obbligazione politica assunto dal nostro Paese con la firma di essi che fa rientrare gli accordi nell'ambito dell'articolo 80 della nostra Carta Costituzionale.

È da sottolineare come dal dibattito effettuato sia presso la Commissione Esteri sia presso le altre Commissioni in sede consultiva (nonché nel corso delle audizioni svolte) non siano emerse problematiche legislative dirette ad affermare l'incostituzionalità dell'Accordo.

Dobbiamo, altresì, considerare come i tecnicismi e le formalità addotte in tale sede, che come detto sono state superate, debbano essere, comunque, « messi da parte » dalla evidente importanza dell'opera ferroviaria che costituisce un elemento fondamentale per lo sviluppo del nostro Paese.

Implementare gli investimenti in opere pubbliche costituisce, dunque, un elemento fondamentale e prioritario per superare le problematiche negative che hanno caratterizzato la nostra economia.



Pertanto l'opera ferroviaria rappresenta un fattore fondamentale per lo sviluppo della nostra occupazione e per l'ammodernamento della nostra rete ferroviaria.

Nell'ambito di un'auspicata riforma delle politiche economiche europee è pertanto necessario portare a termine l'opera ferroviaria che collega l'Italia alla Francia e che costituisce un innegabile elemento di sviluppo economico e sociale che contribuirà a rendere il nostro Paese più moderno e competitivo a livello europeo e mondiale.

Pertanto al di là di formalità e tecnicismi dobbiamo rilevare che gli investi-

menti risultano sempre più necessari ed indispensabili.

E quest'opera è fondamentale per avviare una politica economica europea che tenga conto, oltre che delle rigorose ed importanti riforme strutturali da effettuarsi da parte degli Stati, anche della necessità della crescita socio economica idonea a rilanciare il progetto europeo ed evitare disuguaglianze sociali che possano compromettere la definitiva affermazione di un'Europa unita.

Pertanto esprimo voto contrario del gruppo alla questione pregiudiziale.

*SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI  
EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA*

Nel corso della seduta sono pervenute le seguenti segnalazioni in ordine a votazioni qualificate effettuate mediante procedimento elettronico (*vedi Elenchi seguenti*):

nelle votazioni n. 1 il deputato Gutgeld ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario;

nelle votazioni n. 2 e n. 3 il deputato Gutgeld ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto favorevole;

nelle votazioni n. 3 e n. 4 la deputata Argentin ha segnalato che non è riuscita a votare;

nella votazione n. 4 la deputata Bonomo ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto contrario;

nella votazione n. 9 la deputata Pannarale ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 10 il deputato Colletti ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 18 il deputato Borghi ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario;

nella votazione n. 21 la deputata Gelmini ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 22 le deputate Fabbri e Gelmini hanno segnalato che non sono riuscite ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 23 le deputate Galgano e Bonomo hanno segnalato che non sono riuscite ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 24 la deputata Argentin ha segnalato che non è riuscita a votare;

nella votazione n. 24 i deputati Molea, Famiglietti, Capodicasa e Magorno hanno segnalato che non sono riusciti ad esprimere voto favorevole.

---

*IL CONSIGLIERE CAPO  
DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

**DOTT. RENZO DICKMANN**

---

*Licenziato per la stampa alle 19,05.*

PAGINA BIANCA

**VOTAZIONI QUALIFICATE**  
**EFFETTUATE MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO**

| INDICE ELENCO N. 1 DI 2 (VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13) |      |                           |           |     |     |      |     |       |      |       |
|---|------|---------------------------|-----------|-----|-----|------|-----|-------|------|-------|
| Votazione   |      | O G G E T T O             | Risultato |     |     |      |     |       |      | Esito |
| Num   | Tipo |                           | Pres      | Vot | Ast | Magg | Fav | Contr | Miss |       |
| 1   | Nom. | Ddl 4151 - quest. preg. 1 | 422       | 413 | 9   | 207  | 99  | 314   | 82   | Resp. |
| 2   | Nom. | Ddl 4151 - articolo 1     | 420       | 409 | 11  | 205  | 309 | 100   | 81   | Appr. |
| 3   | Nom. | articolo 2                | 420       | 410 | 10  | 206  | 310 | 100   | 81   | Appr. |
| 4   | Nom. | em. 3.1, 3.27             | 422       | 420 | 2   | 211  | 103 | 317   | 76   | Resp. |
| 5   | Nom. | em. 3.2, 3.28             | 392       | 390 | 2   | 196  | 94  | 296   | 88   | Resp. |
| 6   | Nom. | em. 3.29                  | 414       | 413 | 1   | 207  | 102 | 311   | 82   | Resp. |
| 7   | Nom. | em. 3.4, 3.50             | 435       | 430 | 5   | 216  | 106 | 324   | 81   | Resp. |
| 8   | Nom. | em. 3.6                   | 437       | 436 | 1   | 219  | 105 | 331   | 80   | Resp. |
| 9   | Nom. | em. 3.19, 3.30            | 440       | 438 | 2   | 220  | 107 | 331   | 80   | Resp. |
| 10  | Nom. | em. 3.20, 3.31            | 433       | 432 | 1   | 217  | 103 | 329   | 80   | Resp. |
| 11  | Nom. | em. 3.54                  | 429       | 427 | 2   | 214  | 101 | 326   | 80   | Resp. |
| 12  | Nom. | em. 3.21, 3.32            | 439       | 435 | 4   | 218  | 103 | 332   | 79   | Resp. |
| 13  | Nom. | em. 3.22, 3.33            | 437       | 435 | 2   | 218  | 102 | 333   | 78   | Resp. |

F = Voto favorevole (in votazione palese). - C = Voto contrario (in votazione palese). - V = Partecipazione al voto (in votazione segreta). - A = Astensione. - M = Deputato in missione. - T = Presidente di turno. - P = Partecipazione a votazione in cui è mancato il numero legale. - X = Non in carica.

Le votazioni annullate sono riportate senza alcun simbolo. Ogni singolo elenco contiene fino a 13 votazioni. Agli elenchi è premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto, il risultato e l'esito di ogni singola votazione.

| INDICE ELENCO N. 2 DI 2 (VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24) |      |                         |           |     |     |      |     |       |      |       |
|--|------|-------------------------|-----------|-----|-----|------|-----|-------|------|-------|
| Votazione  |      | O G G E T T O           | Risultato |     |     |      |     |       |      | Esito |
| Num  | Tipo |                         | Pres      | Vot | Ast | Magg | Fav | Contr | Miss |       |
| 14   | Nom. | em. 3.34                | 439       | 437 | 2   | 219  | 106 | 331   | 78   | Resp. |
| 15   | Nom. | em. 3.23                | 444       | 441 | 3   | 221  | 108 | 333   | 79   | Resp. |
| 16   | Nom. | em. 3.36                | 430       | 429 | 1   | 215  | 105 | 324   | 79   | Resp. |
| 17   | Nom. | em. 3.35                | 432       | 429 | 3   | 215  | 102 | 327   | 79   | Resp. |
| 18   | Nom. | em. 3.25, 3.51          | 420       | 417 | 3   | 209  | 100 | 317   | 78   | Resp. |
| 19   | Nom. | em. 3.55                | 421       | 418 | 3   | 210  | 102 | 316   | 78   | Resp. |
| 20   | Nom. | em. 3.26                | 416       | 413 | 3   | 207  | 99  | 314   | 78   | Resp. |
| 21   | Nom. | em. 3.53                | 421       | 417 | 4   | 209  | 99  | 318   | 78   | Resp. |
| 22   | Nom. | articolo 3              | 427       | 418 | 9   | 210  | 310 | 108   | 78   | Appr. |
| 23   | Nom. | mantenimento articolo 4 | 424       | 415 | 9   | 208  | 309 | 106   | 78   | Appr. |
| 24   | Nom. | Ddl 4151 - voto finale  | 391       | 388 | 3   | 195  | 285 | 103   | 76   | Appr. |



















| ELENCO N. 1 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |                   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|-------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
| DEPUTATI                                       | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | DEPUTATI          | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| SCOPELLITI                                     | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | TULLO             | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SCOTTO   | M | M | M | M | M | M | M | M | M | M  | M  | M  | M  | TURCO             | M | M | M | M | M | M | M | M | M | M  | M  | M  | M  |
| SCUVERA  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VACCA             | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  |
| SECCO  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | VACCARO           |   |   |   | C |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| SEGONI   | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  | VALENTE SIMONE    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| SENALDI  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VALENTE VALERIA   | M | M | M | M | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SERENI   | C | F | F | C | M | M | M | M | M | M  | M  | M  | M  | VALENTINI         |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| SGAMBATO                                       | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VALIANTE          | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SIBILIA  | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  | VALLASCAS         | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  |
| SIMONETTI                                      | C | F | F |   |   | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VARGIU            | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SIMONI   | C | F | F |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | VAZIO             | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SISTO  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VECCHIO           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| SORIAL   | F | C | C |   | F | F | F | F | F |    |    | F  | F  | VELLA             | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SOTTANELLI                                     | M | M | M | M | M | M | M | M | M | M  | M  | M  | M  | VELO              |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| SPADONI  | F | C | C | F | F |   | F | F | F | F  | F  | F  | F  | VENITTELLI        | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SPERANZA                                       | C | F | F |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | VENTRICELLI       | C | F | F | C |   | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SPESSOTTO                                      | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  | VERINI            |   |   |   | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| SQUERI   |   |   |   | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VEZZALI           |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| STUMPO   | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VICO              | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TABACCI  | M | M | M | M | M | M | M | M | M | M  | M  | M  | M  | VIGNALI           | M | M | M | M | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TACCONI  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VIGNAROLI         |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| TAGLIALATELA                                   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | VILLAROSA         |   |   |   |   | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  |
| TANCREDI                                       | C | F | F |   |   | C | C | C | C | C  | C  |    |    | VILLECCO CALIPARI |   |   |   |   | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TARANTO  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | VITO              | C | F | F |   | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TARICCO  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    | ZACCAGNINI        |   |   |   | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  |
| TARTAGLIONE                                    | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | ZAMPA             | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TENTORI  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | ZAN               | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TERROSI  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | ZANETTI           | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TERZONI  | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  | ZANIN             | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TIDEI  | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | ZAPPULLA          | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TINAGLI  |   |   |   | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | ZARATTI           |   |   |   | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  |
| TOFALO   | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  | ZARDINI           | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TONINELLI                                      | F | C | C | F |   |   | F | F |   |    |    | F  |    | ZOGGIA            | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  |
| TOTARO   | C | F | F | C | C | C | C | C | C | C  | C  | C  | C  | ZOLEZZI           | F |   |   | F | F |   | F | F | F | F  |    | F  | F  |
| TRIPIEDI                                       | F | C | C | F | F | F | F | F | F | F  | F  | F  | F  |                   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |

| ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |   |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|---|
| DEPUTATI  | 1<br>4 | 1<br>5 | 1<br>6 | 1<br>7 | 1<br>8 | 1<br>9 | 2<br>0 | 2<br>1 | 2<br>2 | 2<br>3 | 2<br>4 |  |  | DEPUTATI             | 1<br>4 | 1<br>5 | 1<br>6 | 1<br>7 | 1<br>8 | 1<br>9 | 2<br>0 | 2<br>1 | 2<br>2 | 2<br>3 | 2<br>4 |  |   |
| ABRIGNANI                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BATTELLI             |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  | C |
| ADORNATO  | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  | BAZOLI               | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| AGOSTINELLI                                     |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | BECATTINI            | C      | C      | C      | C      |        | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| AGOSTINI LUCIANO                                | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      |        |        | F      |  |  | BECHIS               | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      |        | C      | C      | C      |  |   |
| AGOSTINI ROBERTA                                | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BELLANOVA            |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |   |
| AIELLO  |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | BENAMATI             | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| AIRAUO  | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  | BENEDETTI            | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |   |
| ALBANELLA                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BENI                 | C      | C      | C      | C      | C      |        | C      | F      | F      | F      |        |  |   |
| ALBERTI   | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  | BERGAMINI            | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |   |
| ALBINI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BERGONZI             | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ALFANO ANGELINO                                 | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  | BERLINGHIERI         | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ALFANO GIOACCHINO                               |        | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BERNARDO             | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |   |
| ALFREIDER                                       | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  | BERNINI MASSIMILIANO |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |   |
| ALLASIA   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BERNINI PAOLO        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |   |
| ALLI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | BERRETTA             | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ALTIERI   | C      | C      | C      | C      | C      |        |        |        |        |        |        |  |  | BERSANI              |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |   |
| AMATO   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BIANCHI DORINA       |        |        |        |        |        | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| AMENDOLA  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BIANCHI NICOLA       | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |   |
| AMICI   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | BIANCHI STELLA       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| AMODDIO   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | BIANCOFIORE          | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |   |
| ANGELUCCI                                       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | BIANCONI             | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      |        |  |   |
| ANTEZZA   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BIASOTTI             | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ANZALDI   | C      | C      | C      | C      |        |        |        | C      | F      | F      | F      |  |  | BINDI                | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |   |
| ARCHI   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BINETTI              |        |        |        |        | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ARGENTIN  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | BINI                 | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ARLOTTI   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BIONDELLI            |        | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ARTINI  | F      | F      | F      | F      |        |        | F      | F      | C      | C      | C      |  |  | BLAŽINA              | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ASCANI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BOBBA                | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| ATTAGUILE                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | BOCCADUTRI           | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| BALDASSARRE                                     |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | BOCCI                | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| BALDELLI  | C      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  | BOCCIA               | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |   |
| BARADELLO                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BOCCUZZI             | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| BARBANTI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BOLDRINI PAOLA       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| BARETTA   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | BOLOGNESI            | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| BARGERIO  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BOMBASSEI            | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |   |
| BARONI  |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | BONACCORSI           | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |   |
| BARUFFI   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BONAFEDE             | F      | F      | F      |        |        |        |        |        |        |        |        |  |   |
| BASILIO   | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  | BONIFAZI             | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |   |
| BASSO   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | BONOMO               | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      |        | F      |  |   |
| BATTAGLIA                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      |        |        |  |  | BORDO FRANCO         | F      | F      | F      | F      | F      |        |        | F      | C      | C      | C      |  |   |

| ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |                  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| DEPUTATI  | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |  | DEPUTATI         | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| BORDO MICHELE                                   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CAPOZZOLO        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BORGHESE  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CARBONE          | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |
| BORGHESI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CARDINALE        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BORGHI  | C  | C  | C  | C  |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CARELLA          | C  | C  |    | C  |    |    |    | C  | F  | F  | F  |
| BORLETTI DELL'ACQUA                             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CARFAGNA         | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BOSCHI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CARIELLO         | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |
| BOSCO   | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    |    | F  |  |  | CARINELLI        | F  | F  | F  | F  | F  | F  |    | F  | C  | C  | C  |
| BOSSA   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CARLONI          | C  | C  | C  | C  | C  |    | C  |    | F  | F  | F  |
| BOSSI   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CARNEVALI        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BRAGA   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CAROCCI          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BRAGANTINI MATTEO                               | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CARRA            | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BRAGANTINI PAOLA                                | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CARRESCIA        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BRAMBILLA                                       | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CARROZZA         | C  | C  | C  | C  | C  | C  |    |    | F  | F  | F  |
| BRANDOLIN                                       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CARUSO           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| BRATTI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CASATI           | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BRESCIA   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  | CASELLATO        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BRESSA  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CASERO           | C  | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    |    |
| BRIGNONE  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  | CASO             | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |
| BRUGNEROTTO                                     | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  | CASSANO          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| BRUNETTA  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CASTELLI         | F  | F  |    | F  | F  | F  | F  |    | C  | C  | C  |
| BRUNO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CASTIELLO        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| BRUNO BOSSIO                                    | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CASTIGLIONE      | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BUENO   | M  | M  | M  | M  | C  | C  |    | C  | C  | F  | F  |  |  | CASTRICONE       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BURTONE   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  |    | F  |  |  | CATALANO         | A  | A  |    | A  | A  | A  | A  | A  | A  | A  | A  |
| BUSIN   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  |    |    | F  |  |  | CATANIA          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |
| BUSINAROLO                                      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CATANOSO GENOESE | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BUSTO   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  | CAUSI            | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| BUTTIGLIONE                                     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CAUSIN           | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |
| CALABRIA  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |  | CECCONI          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| CALABRO'  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CENNI            | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| CAMANI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  |    |    | F  | F  | F  |  |  | CENSORE          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| CAMPANA   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CENTEMERO        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |
| CANCELLERI                                      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CERA             |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| CANI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CESARO ANTIMO    | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| CAON  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CESARO LUIGI     | C  | C  | C  | C  | C  |    |    | C  | A  | F  | F  |
| CAPARINI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CHAOUKI          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |
| CAPELLI   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  | CHIARELLI        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |
| CAPEZZONE                                       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  | CHIMIENTI        | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |
| CAPODICASA                                      | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |  | CICCHITTO        |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| CAPONE  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  | CIMBRO           | C  | C  |    |    |    |    | C  | C  | F  | F  | F  |



| ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  |                     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|--|---------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| DEPUTATI  | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |   |  | DEPUTATI            | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |
| CIPRINI   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C |  | DA VILLA            | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| CIRACI'   | C  | A  | A  |    | A  | A  | C  | A  | A  | A  |    |   |  | DE GIROLAMO         | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | C  |  |
| CIRIELLI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |   |  | DEL BASSO DE CARO   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| CIVATI  | F  |    | F  | F  | F  |    | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | DEL GROSSO          | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| COCCIA  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DELLAI              | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |
| COLANINNO                                       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  | DELL'ARINGA         | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| COLLETTI  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | DELLA VALLE         | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| COLONNESE                                       | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |   |  | DELL'ORCO           | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| COMINARDI                                       | F  | F  |    | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | DE LORENZIS         | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| COMINELLI                                       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DE MARIA            | C  | C  | C  | C  |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| COPPOLA   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |   |  | DE MENECH           |    |    |    |    |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| CORDA   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | DE MICHELI          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| CORSARO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |   |  | DE MITA             |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | F  |  |
| COSCIA  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DE ROSA             |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| COSTA   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |   |  | DI BATTISTA         | F  | F  | F  |    | F  |    | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| COSTANTINO                                      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  | DI BENEDETTO        | F  | F  | F  | F  | F  |    | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| COVA  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DIENI               | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| COVELLO   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |   |  | DI GIOIA            | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |
| COZZOLINO                                       | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | DI LELLO            | C  | C  |    |    | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| CRIMI'  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DI MAIO LUIGI       | T  | T  | T  | T  | T  | T  | T  | T  | T  | T  | C  |  |
| CRIMI   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  | DI MAIO MARCO       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| CRIPPA  | F  |    | F  |    | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | D'INCA'             | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| CRIVELLARI                                      | C  | C  | C  | C  |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | D'INCECCO           | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| CULOTTA   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  | DI SALVO            | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| CUOMO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DISTASO             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | A  | A  | F  |  |
| CUPERLO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DI STEFANO FABRIZIO | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| CURRO'  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  |    | F  |   |  | DI STEFANO MANLIO   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| DADONE  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | DI STEFANO MARCO    | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |
| DAGA  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | DI VITA             | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| D'AGOSTINO                                      | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | DONATI              | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| D'ALESSANDRO                                    | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |   |  | D'OTTAVIO           | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| D'ALIA  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |   |  | DURANTI             | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| DALLAI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | D'UVA               | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |
| DALL'OSSO                                       | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | EPIFANI             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |
| DAL MORO  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |   |  | ERMINI              | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |
| D'AMBROSIO                                      | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | FABBRI              | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  |    | F  | F  |  |
| DAMBRUOSO                                       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |   |  | FAENZI              | C  | C  |    | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |    |  |
| DAMIANO   | C  | C  | C  | C  |    | C  | C  |    |    |    |    |   |  | FALCONE             | C  | C  | C  | C  | C  |    | C  | F  |    |    |    |  |
| D'ARIENZO                                       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |   |  | FAMIGLIETTI         | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |
| D'ATTORRE                                       | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |   |  | FANTINATI           |    | F  | F  | F  |    | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |

| ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |         |                     |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---------|---------------------|------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| DEPUTATI  | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |         |                     | DEPUTATI   | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |  |
| FANUCCI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         |                     | GALLINELLA | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  |
| FARAONE   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |         | GALLO LUIGI         | F          | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |    |  |  |
| FARINA DANIELE                                  |    | F  | F  | F  | F  | F  |    | F  | C  | C  | C  |         | GALLO RICCARDO      | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |    |  |  |
| FARINA GIANNI                                   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GALPERTI            | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| FASSINA   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |         | GANDOLFI            | M          | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| FAUTTILLI                                       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GARAVINI            | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| FAVA  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |         | GARNERO SANTANCHE'  |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FEDI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GAROFALO            | C          | C  | C  | C  |    |    |    |    |    |    |    | F  |  |  |
| FEDRIGA   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GAROFANI            | M          | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| FERRANTI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GASPARINI           | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| FERRARA   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  |    | GEBHARD |                     |            |    |    | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |    |    |  |  |
| FERRARESI                                       | F  | F  |    | F  | F  | F  | F  |    | C  | C  | C  |         | GELLI               | M          | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| FERRARI   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |         | GELMINI             |            |    |    |    |    |    |    |    |    | F  | F  |    |  |  |
| FERRO   | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    | F  | F  |         | GENOVESE            |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FIANO   | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    |    | F  |         | GENTILONI SILVERI   |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FICO  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |         | GHIZZONI            | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |
| FIORIO  | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    |    | F  |         | GIACHETTI           | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |
| FIORONI   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GIACOBBE            | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| FITZGERALD NISSOLI                              | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GIACOMELLI          |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FOLINO  | F  | F  | F  | F  |    | F  | F  | F  | C  | C  | C  |         | GIACOMONI           | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |  |
| FONTANA CINZIA MARIA                            | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GIAMMANCO           | C          | C  | C  | C  | C  |    | C  | C  | F  | F  |    |    |  |  |
| FONTANA GREGORIO                                | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GIGLI               | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| FONTANELLI                                      | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GINATO              | C          | C  | C  | C  |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| FORMISANO                                       | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GINEFRA             | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| FOSSATI   | C  | C  | C  | C  |    | C  | C  | C  | F  | F  |    | GINOBLE |                     |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FRACCARO  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GIORDANO GIANCARLO  |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FRAGOMELI                                       | C  | C  |    | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GIORDANO SILVIA     | F          | F  | F  | F  | F  |    |    |    |    |    |    | C  |  |  |
| FRANCESCHINI                                    | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GIORGETTI ALBERTO   | C          | C  |    | C  |    | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| FRATOIANNI                                      | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |         | GIORGETTI GIANCARLO | M          | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| FREGOLENT                                       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GIORGIS             | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |
| FRUSONE   |    |    |    |    |    | F  |    | F  | C  | C  | C  |         | GITTI               |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FUCCI   | C  | C  | C  | C  | C  |    |    |    | F  | F  | F  |         | GIULIANI            |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| FURNARI   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  |    |         | GIULIETTI           | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |
| FUSILLI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GNECCHI             |            |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| GADDA   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |         | GOZI                | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |
| GAGNARLI  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |         | GRANDE              | F          | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  |
| GALATI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |         | GRASSI              |            |    | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| GALGANO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |         | GRECO               | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| GALLI CARLO                                     | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |         | GREGORI             | F          | F  | F  |    | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |    |  |  |
| GALLI GIAMPAOLO                                 | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |         | GRIBAUDO            | C          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |

| ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |                      |          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|----------------------|----------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| DEPUTATI  | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |                      | DEPUTATI | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |  |
| GRILLO  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |                      | LOTTI    | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  |
| GRIMOLDI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  | LUPI                 | M        | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| GUERINI GIUSEPPE                                | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | LUPO                 | F        | F  | F  | F  | F  | F  | F  |    |    | C  | C  | C  |  |  |
| GUERINI LORENZO                                 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  | MADIA                | M        | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| GUERRA  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  | MAESTRI ANDREA       | F        | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |    |  |  |
| GUIDESI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MAESTRI PATRIZIA     | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |
| GULLO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MAGORNO              | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |    |    |  |  |
| GUTGELD   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  | MAIETTA              |          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| IACONO  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MALISANI             | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| IANNUZZI CRISTIAN                               | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  | MALPEZZI             | M        | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| IANNUZZI TINO                                   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MANCIULLI            | M        | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| IMPEGNO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MANFREDI             | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| INCERTI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MANNINO              | M        | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| INVERNIZZI                                      | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  | MANTERO              | F        | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |    |    |  |  |
| IORI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MANZI                | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| KRONBICHLER                                     | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  | MARANTELLI           | C        | C  |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |    |  |  |
| L'ABBATE  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  |    | C  | C  | C  |  | MARAZZITI            | M        | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |  |  |
| LABRIOLA  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  |    |  | MARCHETTI            | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LACQUANITI                                      | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MARCHI               | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LAFFRANCO                                       |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  | MARCOLIN             | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LAFORGIA  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MARCON               | F        | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |    |    |  |  |
| LAINATI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MARGUERETTAZ         | C        | C  | C  | C  |    |    | C  | F  | F  |    |    |    |  |  |
| LA MARCA  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MARIANI              |          |    |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |    |  |  |
| LA RUSSA  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  | MARIANO              | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LATRONICO                                       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | A  |    |    |  | MAROTTA              | M        | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |    |    |  |  |
| LATTUCA   |    | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  | MARROCU              |          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| LAURICELLA                                      | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  | MARRONI              | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LAVAGNO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MARTELLA             | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LENZI   |    | C  | C  | C  | C  | C  |    |    |    | F  |    |  | MARTELLI             | F        | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  |    |    |  |  |
| LEVA  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  | MARTI                | C        | C  | C  | C  |    |    |    |    | A  | A  | F  |    |  |  |
| LIBRANDI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  | MARTINELLI           |          |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| LIUZZI  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  | MARTINO ANTONIO      | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |    |    |  |  |
| LOCATELLI                                       | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  | MARTINO PIERDOMENICO | C        | C  | C  |    | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LODOLINI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MARZANA              | F        | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |    |    |  |  |
| LOMBARDI  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  |    |    |    |  | MARZANO              | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LO MONTE  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    | F  |  | MASSA                | C        | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| LONGO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  | MATARRELLI           | F        | F  | F  | F  |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| LOREFICE  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  | MATARRESE            | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LORENZIN  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  | MATTIELLO            | C        | C  | C  | C  |    |    |    | F  | F  | F  |    |    |  |  |
| LOSACCO   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  | MAURI                | C        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |    |  |  |

| ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |                   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--|
| DEPUTATI  | 1<br>4 | 1<br>5 | 1<br>6 | 1<br>7 | 1<br>8 | 1<br>9 | 2<br>0 | 2<br>1 | 2<br>2 | 2<br>3 | 2<br>4 |  |  | DEPUTATI          | 1<br>4 | 1<br>5 | 1<br>6 | 1<br>7 | 1<br>8 | 1<br>9 | 2<br>0 | 2<br>1 | 2<br>2 | 2<br>3 | 2<br>4 |  |  |
| MAZZIOTTI DI CELSO                              | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | NICCHI            | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MAZZOLI   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | NICOLETTI         | C      | C      |        | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MELILLA   | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      |        |  |  | NUTI              | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MELILLI   | C      | C      | C      | C      |        |        |        |        |        |        |        |  |  | OCCHIUTO          | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MELONI GIORGIA                                  | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  | OLIARO            | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MELONI MARCO                                    | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | OLIVERIO          | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MENORELLO                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | ORFINI            |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |
| MERLO   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | ORLANDO           | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  |
| META  | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | F      |  |  | OTTOBRE           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |
| MICCOLI   | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  | PAGANI            | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MICILLO   | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      |        | C      | C      | C      |  |  | PAGANO            | C      | C      | C      | C      | C      |        |        |        |        | F      |        |  |  |
| MIGLIORE  | C      | C      |        | C      | C      | C      |        | C      | F      | F      | F      |  |  | PAGLIA            | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MILANATO  |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | PALAZZOTTO        | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MINARDO   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | PALESE            | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | A      | A      | F      |  |  |
| MINNUCCI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | PALLADINO         | C      | C      | C      | C      | C      | C      |        |        |        | F      |        |  |  |
| MIOTTO  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PALMA             | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MISIANI   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PALMIERI          | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      |        | F      |        |  |  |
| MISURACA  |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | PALMIZIO          | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      |        |        |        |        |  |  |
| MOGNATO   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PANNARALE         | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MOLEA   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | PARENTELA         | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MOLTENI   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | F      |  |  | PARIS             |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |
| MONACO  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PARISI            | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  |
| MONCHIERO                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |  |  | PARRINI           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |
| MONGIELLO                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PASTORELLI        | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MONTRONI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PASTORINO         | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      |        |  |  |
| MORANI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PATRIARCA         | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MORASSUT  | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      | M      |  |  | PELILLO           | C      | C      | C      |        | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MORETTO   |        | C      |        | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PELLEGRINO        | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MOSCATT   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PELUFFO           | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| MOTTOLA   |        | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PES               | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |        |  |  |
| MUCCI   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | PESCO             | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MURA  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PETRAROLI         | F      | F      | F      | F      |        | F      |        | F      | C      | C      | C      |  |  |
| MURER   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  | PETRENGA          | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |        |  |  |
| MURGIA  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | A      | F      |  |  | PETRINI           | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| NACCARATO                                       | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PIAZZONI          | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| NARDI   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PICCHI            | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |        |  |  |
| NARDUOLO  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PICCIONE          |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |  |  |
| NASTRI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PICCOLI NARDELLI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |        |  |  |
| NESCI   | F      | F      | F      |        | F      | F      | F      | F      | C      | C      | C      |  |  | PICCOLO GIORGIO   | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |        |  |  |
| NESI  | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      | F      |  |  | PICCOLO SALVATORE | C      | C      | C      | C      | C      | C      | C      | F      | F      |        |        |  |  |





| ELENCO N. 2 DI 2 - VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 24 |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |         |                   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|---------|-------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|--|
| DEPUTATI  | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |         | DEPUTATI          | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |  |  |  |
| SCOPELLITI                                      | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | TULLO             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |  |
| SCOTTO  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |         | TURCO             | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |  |  |
| SCUVERA   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | VACCA             | F  | F  | F  | F  |    | F  | F  |    | C  | C  | C  |  |  |  |
| SECCO   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |         | VACCARO           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
| SEGONI  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | VALENTE SIMONE    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
| SENALDI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | VALENTE VALERIA   | C  | C  |    |    | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| SERENI  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |         | VALENTINI         |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
| SGAMBATO  | C  | C  | C  |    | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | VALIANTE          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| SIBILIA   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | VALLASCAS         | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  |  |
| SIMONETTI                                       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | VARGIU            | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| SIMONI  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |         | VAZIO             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| SISTO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | VECCHIO           |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
| SORIAL  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | VELLA             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| SOTTANELLI                                      | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |         | VELO              |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
| SPADONI   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | VENITTELLI        | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| SPERANZA  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |         | VENTRICELLI       | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| SPESSOTTO                                       | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | VERINI            |    | C  |    | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |    |  |  |  |
| SQUERI  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  | VEZZALI |                   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
| STUMPO  | C  | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    | F  |  |         | VICO              | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TABACCI   | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  | M  |  |         | VIGNALI           | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |  |  |
| TACCONI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | VIGNAROLI         |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |
| TAGLIALATELA                                    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |         | VILLAROSA         | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  |  |
| TANCREDI  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |         | VILLECCO CALIPARI | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TARANTO   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | VITO              | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TARICCO   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |         | ZACCAGNINI        | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  |  |
| TARTAGLIONE                                     | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | ZAMPA             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TENTORI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | ZAN               | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TERROSI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | ZANETTI           | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  |    |  |  |  |
| TERZONI   | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | ZANIN             | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TIDEI   | C  | C  | C  | C  |    |    |    |    |    |    | F  |  |         | ZAPPULLA          | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TINAGLI   | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | ZARATTI           | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  |  |
| TOFALO  | F  | F  | F  |    | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | ZARDINI           | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TONINELLI                                       | F  | F  |    | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         | ZOGGIA            | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |  |  |
| TOTARO  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | C  | F  | F  | F  |  |         | ZOLEZZI           | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |  |  |
| TRIPIEDI  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | F  | C  | C  | C  |  |         |                   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |  |

*Stabilimenti Tipografici*  
*Carlo Colombo S. p. A.*



\*17STA0007220\*