

MOZIONE : 1/00153
presentata da **MARCUCCI ANDREA** il **30/07/2019** nella seduta numero **139**

Stato iter : **IN CORSO**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
MARGIOTTA SALVATORE	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
MALPEZZI SIMONA FLAVIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
STEFANO DARIO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
MIRABELLI FRANCO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
COLLINA STEFANO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
FERRARI ALAN	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
PITTELLA GIANNI	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
FEDELI VALERIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
PINOTTI ROBERTA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
VERDUCCI FRANCESCO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
D'ARIENZO VINCENZO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
MANCA DANIELE	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
RICHETTI MATTEO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
BITI CATERINA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
GINETTI NADIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
COMINCINI EUGENIO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
VALENTE VALERIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
CUCCA GIUSEPPE LUIGI SALVATORE	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
ALFIERI ALESSANDRO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
LAUS MAURO ANTONIO DONATO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
PATRIARCA EDOARDO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
ASTORRE BRUNO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
PARRINI DARIO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
BELLANOVA TERESA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
FARAONE DAVIDE	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
MISIANI ANTONIO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
NANNICINI TOMMASO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
D'ALFONSO LUCIANO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
FERRAZZI ANDREA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
ROSSOMANDO ANNA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
TARICCO MINO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
BOLDRINI PAOLA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
GRIMANI LEONARDO	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
GARAVINI LAURA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
PARENTE ANNAMARIA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
MESSINA ASSUNTELA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
BINI CATERINA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
SBROLLINI DANIELA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
ROJC TATIANA	PARTITO DEMOCRATICO	30/07/2019
NENCINI RICCARDO	PSI	30/07/2019
RAMPI ROBERTO	PARTITO DEMOCRATICO	31/07/2019

Fasi dell'iter e data di svolgimento :
APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL

TESTO ATTO**Atto Senato****Mozione 1-00153**

presentata da

ANDREA MARCUCCI**martedì 30 luglio 2019, seduta n.139**

MARCUCCI, MARGIOTTA, MALPEZZI, STEFANO, MIRABELLI, COLLINA, FERRARI, PITTELLA, FEDELI, PINOTTI, VERDUCCI, D'ARIENZO, MANCA, RICHETTI, BITI, GINETTI, COMINCINI, VALENTE, CUCCA, ALFIERI, LAUS, PATRIARCA, ASTORRE, PARRINI, BELLANOVA, FARAONE, MISIANI, NANNICINI, D'ALFONSO, FERRAZZI, ROSSOMANDO, TARICCO, BOLDRINI, GRIMANI, GARAVINI, PARENTE, MESSINA Assuntela, BINI, SBROLLINI, ROJC, NENCINI - Il Senato, premesso che:

la velocità della ripresa economica e la competitività del nostro Paese dipende in termini non secondari anche dalla realizzazione di importanti investimenti pubblici e privati. Sulle grandi opere infrastrutturali si misura la capacità del Governo di guardare al futuro e di dotare il Paese di un sistema connesso, integrato con il resto dell'Europa e capace di creare crescita. I recenti dati diffusi dall'Istat sull'andamento della nostra economia rendono ancora più urgente l'avvio e il completamento di importanti investimenti pubblici, in grado di riattivare un circuito virtuoso di crescita e occupazione, fra i quali assumono un ruolo prioritario quelli relativi alle grandi opere infrastrutturali come la Tav Torino-Lione;

nel corso dell'ultimo anno un numero crescente di cittadini, imprese, lavoratori, associazioni, amministratori, sindaci, esponenti politici di tutta Italia hanno chiesto con sempre maggiore forza il rapido completamento della nuova linea ferroviaria TAV Torino - Lione; considerato che:

l'alta velocità Torino-Lione è un collegamento ferroviario internazionale che consentirà di connettere in modo più rapido il Nord del Paese al sistema europeo dell'alta velocità/alta capacità. Essa rappresenta parte integrante del corridoio mediterraneo TEN-T, che dovrà garantire un collegamento stabile, a sud delle Alpi, tra l'Europa occidentale e quella centro-orientale, dalla Spagna fino al confine con l'Ucraina;

il corridoio ha una lunghezza di circa 3.000 chilometri e nasce per favorire gli scambi economici e rafforzare la competitività dei Paesi dell'Europa mediterranea, attraverso una rete ferroviaria al tempo stesso di alta velocità e alta capacità merci/passeggeri, che incroci anche i maggiori porti marittimi e fluviali, le grandi città e gli aeroporti. Le regioni lungo il corridoio mediterraneo rappresentano il 18 per cento della popolazione europea ed il 17 per cento del PIL europeo;

in questa rete, il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione si trova nell'intersezione dei due grandi assi di comunicazione tra il Nord e il Sud e tra l'Est e l'Ovest europeo: una linea per merci e passeggeri che si estende per circa 270 chilometri, di cui il 70 per cento in Francia e il 30 per cento in Italia. La parte fondamentale dell'opera è la sezione transfrontaliera, di cui l'89 per cento realizzato in galleria;

il tunnel di base del Moncenisio, lungo 57,5 chilometri, di cui 45 in territorio francese e 12,5 in territorio italiano, è costituito da due canne a singolo binario. Collega le stazioni internazionali

di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa. Il costo della sezione transfrontaliera, certificato da una società internazionale, è di 8,6 miliardi di euro. Il 40 per cento dell'importo è cofinanziato dall'Unione europea, mentre la quota restante è suddivisa tra i due Paesi (35 per cento per l'Italia, 25 per cento per la Francia);

a partire dalla XIV Legislatura, tutti i Governi che si sono succeduti alla guida del Paese (Governi Berlusconi, Prodi, Monti, Letta, Renzi e Gentiloni) hanno assunto impegni internazionali per la realizzazione dell'opera infrastrutturale e le rispettive maggioranze hanno approvato atti in Parlamento, che impegnavano l'Esecutivo in carica alla realizzazione dell'opera;

in particolare, nel corso degli ultimi anni, l'Italia ha sottoscritto un accordo con la Francia, in data 30 gennaio 2012, ratificato da entrambi i Paesi, per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione;

successivamente, in data 24 febbraio 2015, l'Italia e la Francia hanno sottoscritto un altro accordo finalizzato all'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino - Lione;

in data 8 marzo 2016, durante l'incontro bilaterale Italia - Francia, svoltosi a Venezia, è stato sottoscritto un protocollo internazionale e in data 7 giugno 2016 è stato validato il regolamento dei contratti da parte della Commissione intergovernativa che ha completato l'iter procedurale per la realizzazione dell'opera;

tale accordo è stato ratificato con l'approvazione della legge 5 gennaio 2017, n. 1, ed è in vigore dal 1° marzo 2017;

rilevato che:

il Governo Lega-5 Stelle, insediatosi il 1° giugno 2018, dando seguito a quanto previsto nel "contratto di Governo", ha immediatamente bloccato l'avanzamento delle procedure e dei lavori per la realizzazione della Tav Torino-Lione, adducendo la necessità di un'ulteriore analisi costi-benefici sull'opera. Tale analisi, pubblicata in data 12 febbraio 2019, in linea con quanto già annunciato da diversi autorevoli esponenti del Governo, ha formulato un giudizio pesantemente negativo su un'opera infrastrutturale di grande rilevanza nazionale ed internazionale, ma solo dopo pochi giorni dalla sua pubblicazione la stessa si è rivelata palesemente infondata e oggetto di successivi "aggiustamenti" su input dello stesso Presidente del Consiglio dei ministri;

il 21 febbraio 2019 la Camera dei deputati ha, altresì, approvato una mozione di maggioranza (1-00123 a firma D'Uva e Molinari), che impegnava il Governo a «ridiscutere integralmente il progetto della Torino-Lione»;

a seguito delle reazioni contrarie a tale ipotesi apertamente espresse da cittadini ed imprese, a partire da quelle direttamente coinvolte dalla realizzazione dell'opera, nonché delle posizioni critiche espresse dalle istituzioni europee e dalla stessa Francia, il fronte inizialmente compatto e contrario alla realizzazione dell'opera si è rapidamente disunito facendo emergere le reali e profonde divergenze all'interno dell'Esecutivo e fra le forze politiche della maggioranza;

per ovviare a tale situazione, ai primi di marzo 2019, è stata avanzata da parte della Lega, con l'appoggio del Presidente del Consiglio dei ministri, una a parere dei proponenti del presente atto di indirizzo maldestra exit strategy, ovvero la proposta di realizzazione della "Mini Tav", che oltre a dimostrarsi del tutto irrealistica in termini progettuali e di ricadute finanziarie a carico del Paese, non ha trovato alcun sostegno da parte del Movimento 5 Stelle;

in data 7 marzo 2019, nell'Aula del Senato è stata respinta la mozione depositata dal gruppo Partito democratico (1-00065 testo 2), con la quale si chiedeva al Governo di «adottare tutte le iniziative necessarie per consentire alla società concessionaria Telt di procedere con urgenza alla

pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione». Contemporaneamente, nella stessa seduta, veniva approvata la mozione depositata dai Gruppi parlamentari del Movimento 5 Stelle e Lega (1-00088) che, in linea con quanto avvenuto già alla Camera dei deputati, impegnava il Governo a «ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.»;

il giorno successivo, preso atto del clamoroso fallimento dei tentativi del nostro Governo di rinegoziare l'opera con il Governo francese, nonché per evitare la revoca dei finanziamenti europei da parte della Commissione europea, il Presidente del Consiglio dei ministri, con propria lettera, ha autorizzato TELT, la società pubblica italo-francese che si occupa della realizzazione e della gestione dell'opera, a procedere alla pubblicazione degli avvisi per le manifestazioni di interesse relative alle opere per la realizzazione del tunnel di base;

in data 11 marzo 2019, il consiglio di amministrazione della Telt, con voto unanime, ha dato corso alle procedure di gara relative ai lavori in Francia per il tunnel di base, per un importo stimato di 2,3 miliardi di euro;

il 21 marzo 2019, la maggioranza ha respinto al Senato la mozione di sfiducia individuale nei riguardi del Ministro delle infrastrutture e trasporti depositata dal Gruppo del Partito democratico (1-00084) per la gestione fallimentare della vicenda analisi-costi benefici relativi alla Tav Torino-Lione;

il 1° luglio 2019, a seguito della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea gli avis de marchés per i lavori di costruzione del tunnel della Torino-Lione in territorio italiano, sono fragorosamente caduti tutti maldestri tentativi del Presidente del Consiglio dei ministri, del Ministro delle infrastrutture e trasporti e del Movimento 5 Stelle, messi in atto nel corso degli ultimi mesi per nascondere il vero iter burocratico che è stato effettivamente portato avanti per consentire la realizzazione della TAV Torino-Lione, anche sul versante italiano;

la Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 1° luglio 2019 ha pubblicato, infatti, gli avis de marchés per i lavori di costruzione del tunnel della Torino-Lione in territorio italiano relativi a 2 lotti: il primo per i lavori di costruzione e il secondo per la valorizzazione dei materiali di scavo, per un importo complessivo di circa 1 miliardo di euro. L'avvio della procedura per il lotto italiano segna il completamento del percorso degli affidamenti dei lavori per la realizzazione dei 57,5 chilometri del tunnel in cui passeranno i treni della TAV Torino-Lione;

le imprese interessate avranno tempo fino al 16 settembre 2019 per inviare le manifestazioni di interesse per partecipare alla realizzazione della nuova linea ferroviaria e al termine di questa fase, verrà avviata una fase di valutazione per selezionare i candidati ammessi a presentare un'offerta e, in un momento successivo, TELT invierà i dossier di consultazione ai candidati, dopo l'assenso delle istituzioni italiane e francesi;

constatato che:

il 23 luglio 2019, il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, ha annunciato che la volontà del Governo italiano è quella di proseguire con la realizzazione della Tav e intervenendo nell'Aula a Montecitorio il giorno successivo ha dichiarato: «in attesa di un eventuale pronunciamento del Parlamento, il Governo non potrà sottrarsi agli adempimenti necessari nel corretto proseguimento dell'iter che porterà al rispetto delle manifestazioni d'interesse che perverranno nell'ambito della procedura di gara»;

il 26 luglio 2019, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha fatto pervenire all'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) della Commissione europea una lettera con la quale si conferma l'impegno dell'Italia al completamento della Tav Torino-Lione. Tale impegno, di fatto, innesca una serie di passaggi successivi, a cominciare dalla proroga di almeno due anni per l'accordo tra

Italia, Francia e Unione europea (Grant Agreement) che stanziava per la tratta tra Italia e Francia del corridoio mediterraneo risorse comunitarie per 813 milioni su una prima tranches di lavori impegnati per 1,9 miliardi entro dicembre 2019. In seconda battuta, Italia e Francia di fatto si candidano a ottenere dall'Unione europea risorse aggiuntive, alla luce della decisione assunta dall'UE lo scorso 25 marzo 2019 di aumentare la quota di finanziamento per il corridoio mediterraneo dal 40 al 50 per cento, con un ulteriore 5 per cento per quei progetti come la Tav Torino-Lione di natura binazionale; il pronunciamento del Parlamento richiesto in primis dalla maggiore forza politica della maggioranza che sostiene il Governo Conte, oltre ad essere in contraddizione con gli impegni assunti con la Commissione europea e la Francia in merito alla realizzazione dell'opera, ha l'evidente intento di coprire il vero operato del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e trasporti nel corso degli ultimi mesi e per porre rimedio, di fronte alle veementi proteste sollevate dal fronte No-Tav, al proprio clamoroso fallimento nella gestione del dossier Tav Torino-Lione; rilevato che:

nel corso dell'ultimo anno, è cresciuto nel Paese un ampio fronte SI-Tav, di gran lunga più numeroso del fronte No-Tav, e sono state organizzate diverse manifestazioni spontanee a sostegno della realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione. L'esperienza della vicenda Tav Torino-Lione, inoltre, evidenzia sempre di più l'importanza del "dibattito pubblico", introdotto nel Codice degli appalti (di cui al decreto legislativo n. 50 del 2016) approvato nella XVII Legislatura, del rapporto costruttivo con i territori interessati dalla realizzazione delle opere e dell'ascolto di cittadini ed imprese;

occorre superare definitivamente le indecisioni all'interno della maggioranza che sostiene il Governo Conte, al fine di consentire la rapida realizzazione della Tav Torino-Lione e delle numerose altre grandi opere infrastrutturali che risultano ancora bloccate e per le quali sono state già state spese ed impegnate ingenti risorse economiche,

impegna il Governo:

- 1) ad adottare tutte le iniziative necessarie per consentire la rapida realizzazione della nuova linea ferroviaria TAV Torino-Lione;
- 2) ad adottare ogni iniziativa utile a superare l'attuale blocco di svariate grandi opere e a riprendere finalmente un'adeguata politica di investimenti pubblici in grado di incidere nei prossimi anni sulla crescita dei posti di lavoro e sul tasso di sviluppo infrastrutturale del nostro Paese.

(1-00153)

Legislatura 18 Atto di Sindacato Ispettivo n° 1-00152

Atto n. 1-00152 (*procedura abbreviata*)

Pubblicato il 30 luglio 2019, nella seduta n. 139

PATUANELLI , AIROLA , PIRRO , MATRISCIANO , ACCOTO , ANASTASI , ANGRISANI , BOTTICI , CASTALDI , COLTORTI , CORBETTA , D'ANGELO , DELL'OLIO , DE LUCIA , DI GIROLAMO , DONNO , EVANGELISTA , FATTORI , FERRARA , GALLICCHIO , GARRUTI , GIANNUZZI , GIROTTI , LANNUTTI , LANZI , LUCIDI , LUPO , MANTOVANI , MININNO , MOLLAME , ORTOLANI , PARAGONE , PERILLI , PESCO , RICCIARDI , SANTILLO , TURCO , AUDDINO , CAMPAGNA , CORRADO , DRAGO , FLORIDIA , GAUDIANO , GRASSI , L'ABBATE , LA MURA , LEONE , MAIORINO , MONTEVECCHI , NATURALE , NOCERINO , PRESUTTO , QUARTO , ROMAGNOLI , ROMANO , TRENTACOSTE , URRARO , VACCARO , CASTELLONE , MAUTONE , MORONESE , CERNO , PELLEGRINI Marco , GRANATO , CROATTI , LICHERI , SILERI , RUSSO , VANIN

Il Senato,

premesso che ad avviso dei proponenti del presente atto di indirizzo:

il progetto per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino - Lione presenta gravi criticità dal punto di vista della sostenibilità economica, sociale ed ambientale, evidenziate nel corso degli anni da numerosi studi e ricerche;

sull'attuale linea si registra da tempo una continua diminuzione del traffico merci e del traffico passeggeri tra l'Italia e la Francia e le molte previsioni alla base del progetto dell'opera sono state smentite dai fatti;

si tratta di un progetto obsoleto, legato a modelli di sviluppo superati e non sostenibili, al quale è destinato un ingente ammontare di risorse finanziarie, che potrebbero essere finalizzate a opere più utili e urgenti, lungamente attese, da realizzare sul territorio nazionale;

sotto il profilo ambientale, gli studi dimostrano che il progetto genera danni ambientali diretti ed indiretti ai territori attraversati dall'opera;

con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, dando seguito ai precedenti accordi tra Italia e Francia, è stata disposta la ratifica e l'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;

nel contratto per il Governo del cambiamento, sottoscritto dalle due forze politiche che sostengono il Governo, è stato previsto che: «Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia»;

alla luce di questo impegno, in ogni occasione di interlocuzione con i *partner* francesi e con le istituzioni europee, il Governo ha sempre sostenuto con chiarezza la volontà dell'Italia di ridiscutere l'opera nell'interesse del Paese e dei cittadini italiani;

lo Stato francese ha sempre manifestato la propria indisponibilità a ridiscutere l'opera, secondo quanto richiesto dal Governo italiano e nello scorso mese di giugno, con l'approvazione della legge sulla mobilità, ha confermato la propria intenzione di procedere nella realizzazione della TAV;

occorre, pertanto, una pronuncia del Parlamento volta ad escludere la prosecuzione delle attività connesse alla realizzazione dell'opera,

delibera di avviare, in sede parlamentare, un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino:

1) la cessazione delle attività relative al progetto per la realizzazione e la gestione della sezione transfrontaliera del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

2) una diversa allocazione delle risorse stanziato per il finanziamento della linea al fine di promuovere la loro riassegnazione all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente destinate ad opere pubbliche alternative, maggiormente utili ed urgenti, sul territorio italiano.

Legislatura 18 Atto di Sindacato Ispettivo n° 1-00157

Atto n. 1-00157

Pubblicato il 31 luglio 2019, nella seduta n. 140

CIRIANI , BALBONI , BERTACCO , CALANDRINI , DE BERTOLDI , FAZZOLARI , GARNERO SANTANCHE' , IANNONE , LA PIETRA , LA RUSSA , MAFFONI , NASTRI , PETRENGA , RAUTI , RUSPANDINI , TOTARO , URSO , ZAFFINI

Il Senato,

premesse che:

negli scorsi giorni, il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, ha comunicato a mezzo stampa (e successivamente confermato nel corso del "question time" svoltosi il 24 luglio 2019 alla Camera dei deputati), la posizione del Governo italiano riguardo alla realizzazione del nuovo asse ferroviario ad alta velocità (Tav) tra Italia e Francia, e, più nello specifico, tra Torino e Lione;

il Presidente del Consiglio, in particolare, ha confermato l'intenzione del Governo di dare prosecuzione alla realizzazione dell'opera, alla luce di ulteriori elementi oggettivi sopravvenuti in seguito alle recenti interlocuzioni con i *partner* francesi e con le istituzioni europee;

interlocuzioni che, come riferito dal Presidente del Consiglio dei ministri, avrebbero determinato un significativo mutamento di scenario, con l'emersione di nuovi e ulteriori elementi di vantaggio connessi alla realizzazione e completamento dell'opera, con particolare riferimento alla disponibilità di incrementare sensibilmente la quota di cofinanziamento della tratta transfrontaliera (dal 40 per cento al 55 per cento) e alla possibilità per il nostro Paese di beneficiare anche di un ulteriore contributo pari al 50 per cento;

le reti di trasporto transeuropee (in acronimo Ten-T, dall'inglese *transeuropean networks-transport*) sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate, previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione europea;

la revisione della mappa Ten-T avviata nel 2009 ha condotto ad un nuovo quadro legislativo, entrato in vigore dal 1° gennaio 2014, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030-2050, costituito dagli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti di cui al regolamento (UE) n. 1315/2013 e il Connecting Europe facility (CEF) di cui al regolamento (UE) n. 1316/2013;

i nuovi orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete Ten-T prevedono la creazione di una rete articolata in due livelli: una rete globale (da realizzare entro il 2050), che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'Unione e l'accessibilità a tutte le regioni, e una rete centrale a livello europeo (da realizzare entro il 2030) basata su un "approccio per corridoi", che dovranno includere almeno tre modalità differenti di trasporto, attraversare almeno tre Stati membri e prevedere l'accesso ai porti marittimi;

la rete centrale è articolata in 9 corridoi principali, 4 dei quali interessano l'Italia: il corridoio mediterraneo che attraversa il Nord Italia da ovest ad est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna; il corridoio Reno-Alpi che passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova; il corridoio Baltico-Adriatico, che collega l'Austria e la Slovenia ai porti del

nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna; il corridoio scandinavo-mediterraneo, che parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma, con i principali centri urbani del Sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo;

tali corridoi comprendono: 9 nodi urbani (Roma, Bologna, Cagliari, Genova, Milano, Napoli, Torino, Venezia e Palermo); 11 aeroporti della rete centrale (Milano Linate, Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio al Serio, Bologna Borgo Panigale, Cagliari Elmas, Genova Sestri, Napoli Capodichino, Palermo Punta Raisi, Torino Caselle e Venezia Tesserà); 14 porti marittimi della rete centrale (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia); 5 porti fluviali (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste e Venezia) e 15 interporti: Jesi (Ancona), Marcianise (Caserta), Nola (Napoli), Bologna, Cervignano (Udine), Pomezia nodo di Roma, Vado (Genova), Milano smistamento, Novara, Orbassano (Torino), Bari, Prato, Guasticce (Livorno), Padova, Verona;

il completamento delle infrastrutture di collegamento risulta essenziale per ridurre il *deficit* infrastrutturale italiano, sostenere la competitività delle imprese italiane e favorire una maggiore integrazione tra Nord e Sud del Paese, nonché per garantire l'integrazione dell'Italia nello sviluppo europeo;

oggi la priorità a livello europeo è quella di garantire la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando connessioni tra le differenti modalità di trasporto ed eliminando i "colli di bottiglia" esistenti;

il nuovo asse ferroviario ad alta velocità (Tav) tra Italia e Francia, e, più nello specifico, tra Torino e Lione, rientra nel corridoio mediterraneo;

i principali obiettivi dei promotori della Tav sono sia di tipo economico, per rendere più competitivo il treno per il trasporto di persone e merci, sia di carattere ambientale, per ridurre il numero di tir sulle strade, sia di carattere sociale, per connettere meglio tra loro e valorizzare aree diverse;

secondo un documento della Presidenza del Consiglio dei ministri del 2012, tra i principali vantaggi della Torino-Lione ci sarebbero "il dimezzamento dei tempi di percorrenza dei passeggeri, l'incremento della capacità nel trasporto merci e la riduzione del numero di camion - circa 600.000 in meno - su strada nel delicato ambiente alpino";

nel complesso, degli oltre 42 milioni di tonnellate di merci passate tra Francia e Italia nel 2016, appena il 7,7 per cento (circa 3,3 milioni di tonnellate) è stato trasportato sui treni, e, dove è in progetto la costruzione del *tunnel* di base, sotto il Moncenisio, circa 10,5 milioni di tonnellate di merci sono circolate su strada (il 78,3 per cento), mentre poco meno di 3 milioni di tonnellate invece hanno attraversato il confine sui binari a bordo dei treni (il 21,7 per cento);

i dati più recenti dicono che ogni anno, tra Italia e Francia, passano circa 3 milioni di mezzi pesanti e, se le previsioni dell'Osservatorio sull'impatto della nuova linea fossero rispettate, dopo 8 anni dalla sua apertura, si assisterebbe a un trasferimento di 20 milioni di tonnellate da strada a rotaia e di 38 milioni dopo 30 anni;

in quella data, se il flusso di merci tra Italia e Francia rimanesse stabile ai valori di oggi, vale a dire intorno ai 40 milioni di tonnellate, potrebbe essere assorbito al 95 per cento dalla ferrovia, determinando una riduzione di circa 3 milioni di *camion* che attraversano il confine;

per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione, il 30 gennaio 2012 l'Italia ha sottoscritto un accordo con la Francia, sottoposto a ratifica parlamentare da entrambi gli Stati (l'Italia con la legge 23 aprile 2014, n. 71);

il 24 febbraio 2015 Francia e Italia hanno sottoscritto un ulteriore accordo per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea, ratificato con la legge 5 gennaio 2017, n. 1;

il progetto definitivo italiano è stato approvato con la delibera del Cipe del 20 febbraio 2015, n. 19; il successivo 2 giugno 2015, anche la Francia ha approvato il proprio progetto;

alla Regione Piemonte, la società "Tunnel euralpin Lyon-Turin" (Telt, promotrice della sezione transfrontaliera) ed il commissario di Governo hanno proposto nel maggio 2017 un protocollo d'intesa per la gestione delle misure compensative connesse all'opera in favore della val di Susa;

lo Stato ha dovuto far fronte alla recrudescenza delle manifestazioni da parte di gruppi e movimenti "No Tav", via via sempre più connotatisi come espressioni dell'antagonismo di sinistra, con una crescente militarizzazione del cantiere della Maddalena di Chiomonte (Torino) ed ingente dispendio di risorse pubbliche per la sicurezza, che, tuttavia, non ha potuto impedire, negli anni, il ripetersi di episodi violenti ai danni delle forze dell'ordine e degli operai al lavoro nel cantiere;

l'Unione europea ha deciso di cofinanziare tale opera nell'ambito del programma CEF, lo strumento finanziario dell'Unione europea diretto a migliorare le reti europee nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, con un finanziamento, fino all'anno 2019, pari al 40 per cento dell'ammontare delle opere;

il costo del *tunnel* transfrontaliero originariamente previsto, i cui lavori sarebbero dovuti entrare a pieno regime a inizio 2019, è di 8,6 miliardi di euro (costo certificato da un ente terzo), di cui il 40 per cento, come detto, a carico dell'Unione europea, il 35 per cento a carico dell'Italia (circa 3 miliardi di euro), il 25 per cento della Francia; il costo totale della Torino-Lione a carico dell'Italia, quantificato dalla delibera del Cipe 28 febbraio 2018, è di circa 6 miliardi di euro, di cui circa 3 già disponibili: percentuali che, come sopra specificato e come recentemente riferito dal Presidente del Consiglio dei ministri, dovrebbero essere riviste in senso maggiormente favorevole al nostro Paese nei termini riportati;

talune fonti stimano in 3,4 miliardi di euro il costo per lo Stato italiano del blocco definitivo della Tav, considerando gli oneri per la rescissione dei contratti, gli appalti già avviati, il ripristino degli scavi e le penali;

la mancata realizzazione imporrebbe, infatti, la messa in sicurezza degli oltre 26 chilometri già scavati e l'adeguamento del tracciato del Fréjus;

il "no" alla Tav obbligherebbe a gestire circa 3 milioni e mezzo di tir che attraversano la pianura Padana, con 44,1 milioni di tonnellate di merci che continuerebbero a essere trasportate verso la Francia su gomma;

un blocco unilaterale dei lavori sulla Torino-Lione non esclude la possibilità di una messa in mora dell'Italia, che potrebbe vedersi privata per un periodo di 5 anni dei finanziamenti europei sulle altre opere transfrontaliere non ancora in fase avanzata;

l'interruzione dei lavori sulla Torino-Lione avrebbe, quindi, una ricaduta negativa sulla realizzazione di tutte le infrastrutture di cui l'Italia ha bisogno, impedendo lo sviluppo del territorio e peggiorando una situazione già critica che vede la nostra nazione arretrata rispetto ad altri Stati europei dove gli investimenti sono superiori;

l'Italia sarebbe tagliata fuori dalle vie dello sviluppo europee, a vantaggio di vie di collegamento a nord delle Alpi, e, analogamente, i porti di Trieste e Genova sarebbero a rischio di veder deperire i loro traffici, perdendo l'occasione di un collegamento vitale con i mercati dell'Europa centro-settentrionale;

il coordinatore della commissione ministeriale per l'analisi del rapporto tra costi e benefici, professor Marco Ponti, ha consegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la relazione della commissione, evidenziando a stretto giro come il lavoro svolto debba considerarsi parziale ed incompleto;

il Ministro ha dichiarato che l'analisi consegnata dal professor Ponti deve intendersi come una bozza che necessita di ulteriori approfondimenti;

il commissario di Governo per la Tav Torino-Lione, architetto Paolo Foietta, in audizione presso la IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati il 16 gennaio 2019, ha dichiarato di sentirsi "in una situazione surreale ed imbarazzante" perché per mesi dopo le elezioni del 4 marzo 2018 ha cercato di interloquire con il Governo senza alcun successo, aggiungendo di aver interloquuto con il professor Ponti soltanto in occasione di dibattiti pubblici, ma mai in audizione presso la commissione per l'analisi del rapporto tra costi e benefici;

dall'audizione dell'architetto Foietta sono emersi ulteriori elementi tecnici a supporto della necessità di concludere l'opera nei tempi previsti, sbloccando definitivamente i cantieri e dando attuazione agli investimenti programmati e concordati;

le incertezze governative sul destino dell'opera hanno portato alla nascita di un vasto movimento di opinione, composto dalle categorie economiche maggiormente rappresentative a livello piemontese e nazionale, nonché da numerosi amministratori locali, che hanno manifestato a più riprese il massimo sostegno alla realizzazione dell'opera;

la Tav rientra in un accordo internazionale tra Italia e Francia, ratificato dai rispettivi Parlamenti nazionali, e una rinuncia all'opera o una sua modifica sostanziale devono essere sottoposte a nuova approvazione parlamentare,

impegna il Governo:

1) a garantire un'effettiva e decisa attuazione dell'indirizzo politico recentemente espresso ed adottare tutte le iniziative necessarie a favorire una realizzazione dell'infrastruttura senza ulteriore indugio o ritardo;

2) ad adottare ogni iniziativa necessaria a scongiurare che l'Italia incorra in inevitabili effetti penalizzanti e dannosi, che deriverebbero sia dall'emergere di profili di responsabilità contrattuale per inadempimento o ulteriori ritardi esecutivi rispetto agli impegni assunti, sia dalla mancata realizzazione di un'opera infrastrutturale strategica per lo sviluppo economico nazionale.

Legislatura 18 Atto di Sindacato Ispettivo n° 1-00156

Atto n. 1-00156

Pubblicato il 30 luglio 2019, nella seduta n. 139

[BONINO](#) , [NENCINI](#) , [ERRANI](#) , [CASINI](#) , [UNTERBERGER](#) , [LANIECE](#) , [DE FALCO](#) , [ROJC](#) ,
[DURNWALDER](#) , [MONTI](#)

Il Senato,

premesso che:

con la legge 23 aprile 2014, n. 71, l'Italia ha ratificato l'accordo con la Francia, stipulato in data 30 gennaio 2012, per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione;

con la legge 5 gennaio 2017, n. 1, l'Italia ha ratificato l'accordo con la Francia per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, firmato a Parigi il 24 febbraio 2015, il protocollo addizionale firmato a Venezia il 8 marzo 2016, e il regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016;

il progetto definitivo della sezione transfrontaliera, per quanto riguarda l'Italia, è stato approvato il 20 febbraio 2015 con delibera del Cipe, che a marzo 2018 ha approvato la variante per lo scavo del *tunnel* di base;

secondo i dati diffusi da Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin), la società cui è affidata la realizzazione dell'opera nella sezione transfrontaliera, a luglio 2019 è stato completato lo scavo di circa il 18 per cento dei 164 chilometri di gallerie previste, che costituiscono circa l'89 per cento della lunghezza complessiva della sezione;

il recente impegno della Commissione europea di aumentare dal 40 per cento al 50 per cento la quota di finanziamento comunitario per le reti infrastrutturali transfrontaliere, nell'ambito del bilancio europeo 2021-2027, comporta anche per quest'opera un risparmio per la quota di competenza dello Stato italiano;

fin da quando venne concretamente prospettata la realizzazione di una linea ad alta velocità tra Torino e Lione, a metà degli anni '90, si accesero violente polemiche sull'opera, che, anche a seguito delle revisioni del progetto, del tracciato e degli importi di spesa previsti, oggi presenta, per la sezione transfrontaliera, caratteristiche di piena sostenibilità economica e ambientale e non giustifica forme di opposizione pregiudizialmente ideologiche,

impegna il Governo a proseguire nelle attività amministrative finalizzate alla realizzazione dell'opera e in particolare della sezione transfrontaliera e del *tunnel* di base del Moncenisio dando attuazione a quanto già previsto dalla normativa vigente e dagli accordi stipulati dall'Italia in sede internazionale.

Legislatura 18 Atto di Sindacato Ispettivo n° 1-00159

Atto n. 1-00159

Pubblicato il 1 agosto 2019, nella seduta n. 141

[DE PETRIS](#) , [LAFORGIA](#) , [BUCCARELLA](#) , [DE BONIS](#) , [MARTELLI](#) , [NUGNES](#) , [FATTORI](#) , [AIROLA](#)

Il Senato,

premesso che:

il 24 luglio 2019, il Presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, ha annunciato, intervenendo in Aula a Montecitorio, la volontà del Governo italiano di proseguire con l'*iter* delle procedure per la realizzazione della TAV Torino-Lione;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, due giorni dopo, ha inviato una lettera all'Inea (l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti) per confermare l'impegno italiano al completamento della TAV Torino-Lione;

la tesi secondo la quale, grazie al presunto aumento del contributo della UE, "fermarla costa più che completarla" non è fondata per i diversi motivi, come di seguito esposti;

il contributo maggiorato europeo al momento è un buon proposito, ma nulla di più. Secondo Conte, la UE alzerà il finanziamento del *tunnel* al 55 per cento. In realtà, lo ha affermato Iveta Radicova, coordinatrice del corridoio mediterraneo, la decisione spetterà alla nuova Commissione e l'*iter* prevede almeno 2 anni. Nessun impegno giuridico è stato dunque preso. E non ci sarebbe da stupirsi troppo se da Bruxelles, incassato il sì italiano, invece di un assegno più cospicuo giungesse un diniego. Ad ogni modo, l'eventuale maggiore contributo di Bruxelles non cambia di una virgola la disastrosa valutazione economica

dell'opera: sposterebbe eventualmente una parte maggiore dei costi dagli italiani agli europei. Stesso spreco di risorse e maggiore iniquità: a pagare di più sarebbero coloro che, ancor meno di italiani e francesi, beneficerebbero dell'opera;

i conti per gli italiani resterebbero in rosso anche qualora l'Unione europea contribuisse per il 55 per cento della tratta internazionale e si facesse carico di metà dei costi di quella nazionale. La perdita di ricchezza per l'Italia conseguente alla realizzazione dell'opera è stata stimata pari a 2,8 miliardi di euro. Nella più favorevole delle ipotesi, essa si ridurrebbe a circa 1,6 miliardi. Questo senza mettere nel conto possibili o, meglio, probabili sforamenti dei costi di costruzione che per opere di questo tipo in passato sono stati dell'ordine del 50 per cento del preventivo (il 100 per cento per il *tunnel* sotto la Manica) e che comporterebbero qualche miliardo di euro di perdite aggiuntive per i contribuenti;

i risparmi invece, come sostenuto dal professor Marco Ponti, presidente della "Commissione costi/benefici grandi opere", sarebbero pari a 3,3 miliardi di euro, se si rinunciava all'opera;

il *tunnel* di base transfrontaliero (57 chilometri) sotto il Fréjus ha un costo pari a 9,6 miliardi di euro. Il contributo europeo è pari al 40 per cento. Al netto di questo, l'Italia paga il 58 per cento, la Francia il 42 per cento. Fu il Governo Berlusconi nel 2004 a inventarsi questa geniale trovata per convincere i riottosi francesi. La decisione di far pagare all'Italia due terzi di un *tunnel* solo per un quinto in territorio italiano venne motivata col fatto che la Francia pagava cara la sua tratta nazionale dal *tunnel* a Lione (10 miliardi). Peccato che nel 2017 Parigi ha deciso che quella tratta non ha stime di traffico sufficienti, quindi se ne riparla nel 2038, otto anni dopo la teorica conclusione dei lavori per la TAV, prevista nel 2030;

se l'incremento dei fondi europei fosse confermato, Bruxelles ci metterebbe 5,3 miliardi di euro, una cifra gigantesca. Nell'ultima tornata (2014-2020) del programma europeo per la mobilità (Connecting Europe facility, CEF) erano stati stanziati 6 miliardi di euro per tutte le tratte transfrontaliere dei corridoi ferroviari UE. Nel nuovo CEF ci sono 17 miliardi per i "progetti strategici", in cui rientra la TAV. Se anche la cifra fosse destinata alle sole linee transfrontaliere significherebbe che alla Torino-Lione andrebbe un euro su 3 di tutti i fondi stanziati da Bruxelles per tali "progetti strategici";

il presidente Conte ha poi annunciato un contributo europeo del 50 per cento per la tratta nazionale italiana (1,7 miliardi di euro il costo totale). Questo impegno arriva sempre dalla commissaria Raticova, ma non è previsto dal contratto che regola il finanziamento dell'opera. La realtà è che la UE non ha mai messo a disposizione più di 700-800 milioni di euro per settennio. E Francia e Italia ne hanno sistematicamente perso la metà ogni volta;

non è vero che costa più fermare la TAV che farla. I grandi appalti non sono partiti e le penali non sono previste, né verso la UE né verso la Francia. Secondo una relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i costi massimi dell'interruzione dell'opera potrebbero arrivare a 1,7 miliardi di euro ("difficilmente raggiungibili"). Anche con il contributo UE maggiorato, sarebbero meno dei 3,3 miliardi che l'opera costerebbe all'Italia;

l'Italia, lo ha ammesso anche Conte, aveva buoni argomenti per sospendere il progetto. Il motivo principale è che la Francia non rispetta gli impegni: oltre a non fare la tratta nazionale (il che rende ancora più inutile la TAV), non ha mai stanziato a bilancio i fondi necessari per realizzare l'opera. L'Italia lo ha già fatto con il Governo Monti, mentre Parigi ogni anno decide quanto mettere. Ma l'accordo di Roma del 2012 prevede che i lavori possano partire solo quando c'è la disponibilità complessiva dello stanziamento. Per Parigi non c'è;

per l'iniqua ripartizione dei costi con la Francia, l'Italia poteva rivolgersi al tribunale arbitrale previsto dal Grant agreement del 2015. Per il mancato stanziamento dei fondi da parte di Parigi, poteva sollevare la questione alla commissione intergovernativa italo-francese che sovrintende alle procedure tecnico-finanziarie che disciplinano la TAV, sostituendo prima i membri italiani (gli attuali sono tutti a favore

dell'opera). Poteva perfino revocare i membri del consiglio di amministrazione del promotore italo-francese dell'opera (Telt) e nominarne di nuovi per bloccare i lavori. Ma il Governo ha deciso diversamente;

i francesi hanno rinviato la loro tratta nazionale a dopo il 2038, sostenendo che non vi sono rischi di saturazione. Lo dice il *report* del 27 giugno 2013 della commissione governativa francese "Mobilité 21", accolto dal Governo di allora nel suo scenario B, secondo cui l'opera di accesso francese al *tunnel* transfrontaliero è giudicata non prioritaria (nella tabella di pag. 48) e rinviata nel lungo termine. La spiegazione è dettagliata a pag. 57: "La commissione conferma l'interesse a lungo termine della realizzazione dell'accesso previsto, in connessione con la realizzazione del progetto di collegamento bi-nazionale. Tuttavia, date le incertezze relative al programma del tunnel di base, la commissione non è stata in grado di garantire che i rischi di saturazione e conflitti d'uso che giustificano la realizzazione del progetto si verifichino prima degli anni dal 2035 al 2040. Di conseguenza, classifica il progetto di accesso bi-nazionale come seconda priorità, indipendentemente dallo scenario finanziario considerato. Raccomanda un follow-up specifico delle condizioni di sviluppo del progetto complessivo, almeno secondo la periodicità di 5 anni che consiglia inoltre al fine di verificare regolarmente il probabile orizzonte di realizzazione degli accessi francesi";

questa impostazione è stata confermata dall'approvazione da parte dell'Assemblea nazionale, il 18 giugno 2019, della "loi de mobilité" il cui allegato sulle politiche di investimento contiene l'impegno a definire (non ad avviare i lavori) la realizzazione della sua tratta nazionale entro il 2023, dando peraltro la priorità agli investimenti francesi fino al 2037 che contribuiscono principalmente al miglioramento del pendolarismo sulla base dello scenario n. 2 predisposto dal Conseil d'orientation des infrastructures (COI), scenario il quale programma tutti gli investimenti francesi sino al 2037, senza citare in alcun modo la realizzazione né il finanziamento della tratta nazionale francese della Torino-Lione;

se i rischi di saturazione e conflitto d'uso non sono destinati a manifestarsi nel breve-medio termine nella tratta francese, a maggior ragione sono destinati a non manifestarsi nella tratta bi-nazionale nella quale transita solo il traffico internazionale e non quello regionale francese, ben più intenso;

c'è da chiedersi, dunque, poiché la Francia ha posposto almeno sino al 2038 la decisione sul realizzare o meno la tratta Lione-*tunnel* transfrontaliero, basandola sull'insufficiente traffico, che senso abbia spendere almeno 10 miliardi di euro per costruire un *tunnel* di 57 chilometri che sfocerà su 140 chilometri di linea francese vecchia e a basse prestazioni. E, inoltre, se il traffico sulla tratta francese, che comprende numerosi treni regionali, è considerato insufficiente dalla Francia, come sia possibile giustificare la necessità del *tunnel* transfrontaliero, utilizzato solo dai treni internazionali che sono pertanto molto meno numerosi;

senza i 140 chilometri di tratta francese, del costo di almeno 10 miliardi di euro, il *tunnel* non ha comunque alcun senso in quanto sfocerebbe sulla vecchia linea francese a bassa capacità e basse prestazioni;

pertanto il *tunnel* transfrontaliero è destinato a rimanere solitario per diversi decenni e bisognerà che i due Stati finanzino la perdita d'esercizio di Telt una volta che il *tunnel* sarà in funzione dato che si dovrà scegliere tra avere un po' di treni ma con pedaggi irrisori oppure nessun treno con pedaggi allineati ai costi gestionali;

sarebbe opportuno per lo meno posporre la realizzazione del *tunnel* e della tratta italiana sino al momento in cui la Francia delibererà la costruzione anche della sua tratta nazionale, evitando in tal modo di realizzare un grande mezza opera di nessuna utilità effettiva, dato che confluirebbe sulla linea francese storica a bassa velocità e capacità;

lo Stato francese in conseguenza del fatto che la società Telt, di diritto francese, paga le imposte in Francia e per effetto dell'Iva introitata sui lavori sul suo territorio nazionale, corrispondenti a circa i 4 quinti della lunghezza del *tunnel* transfrontaliero, avrà un notevole vantaggio finanziario che ridurrà vieppiù l'impegno di spesa complessivamente a suo carico;

rilevato che:

il progetto relativo alla linea ferroviaria di alta velocità Torino-Lione è stato concepito quasi 30 anni fa, in un momento storico, geopolitico ed economico-finanziario molto diverso da quello attuale. Tale progetto si basava su previsioni che oggi si possono analizzare con sufficiente obiettività, e che si sono rivelate del tutto irrealistiche e infondate;

posto che la diminuzione del traffico era (e rimane) un dato innegabile (sia comparato con i flussi transalpini della direttrice che attraversa Svizzera e Austria, sia in relazione alle infrastrutture ferroviarie che già esistono verso ovest), l'idea originaria di un collegamento ad alta velocità per i passeggeri connesso ad una più alta capacità di trasporto merci divenne poco credibile. Il progetto venne dunque riorientato ad un'ipotetica alta capacità "combinata", che trasferisse il traffico merci da strada a rotaia: il tentativo, puramente strumentale, era quello di mascherarsi dietro criteri di sostenibilità ambientale;

è in quegli anni che nacque il soggetto attuatore, Telt, una società a partecipazione pubblica (50-50) italo-francese;

nel dibattito sulla linea TAV Torino-Lione ci si trova spesso di fronte a una pluralità di obiettivi confusi: l'integrazione italiana nelle reti internazionali di trasporto di merci, lo sviluppo economico del Nordovest, la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto su strada, l'impatto macroeconomico dell'opera. È evidente come per ogni obiettivo ci siano molteplici possibili strade alternative da intraprendere: la scelta di concentrarsi solo sul progetto TAV non può, dunque, essere spacciata quale unica alternativa esistente;

nello specifico, rispetto al 1997 la riduzione del traffico merci in val di Susa, riconosciuta anche dal commissario del Governo nel 2017, è stata del 30 per cento. Attualmente il traffico ferroviario ammonta a 3 milioni di tonnellate, contro i circa 10 milioni dal 1980 e il 2000. La rete esistente può sopportare da 7 a 11 volte l'attuale traffico ferroviario merci: è evidente come i flussi non giustifichino in alcun modo la realizzazione di un progetto di tale portata;

i dati, infatti, se inseriti in un quadro di analisi del rapporto tra costi e benefici, conducono all'assunto che la TAV Torino-Lione non sia affatto conveniente sotto il profilo economico;

i costi dell'opera risultano assolutamente sproporzionati rispetto agli ipotetici benefici che ne deriverebbero: la teoria attuale, che vede un investimento italiano ridicibile a 2-3 miliardi di euro, è del tutto fantasiosa. Nel 2012 (e si tratta di dati non ancora smentiti) la Corte dei conti francese quantificò il costo totale in 26 miliardi di euro, di cui soltanto 8,6 destinati alla tratta transnazionale e, dunque, coperti al 40 per cento dal finanziamento europeo. Per ciò che concerne la tratta internazionale (considerata prioritaria dal nostro Governo) il CIPE ha quantificato in 6,3 miliardi di euro il costo attribuibile alla competenza italiana;

l'intestardirsi sulla prosecuzione di tale progetto non è dunque connesso a ragioni economiche o giuridiche, ma è più che altro legato agli interessi di gruppi finanziari privati e all'impossibilità della classe politica di abbandonare un "*mantra*" sostenuto così a lungo: un'alternativa preferibile potrebbe essere, in tal senso, un grande programma di investimenti in piccole opere per la messa in sicurezza del territorio che risulterebbe più utile alla collettività, agli enti locali, alle comunità, e che comporterebbe benefici occupazionali di gran lunga superiori;

l'impatto ambientale dell'opera, contestato dalle comunità locali sin dall'origine del progetto, rimane tra l'altro devastante, soprattutto se si considera la presenza di amianto e uranio nella montagna da traforare (57 chilometri di *tunnel*) e i rischi idrogeologici connessi al necessario ventennale cantiere. Un elemento che smaschera l'attuale strumentalizzazione delle motivazioni di coloro che si oppongono alla realizzazione della linea: vengono paradossalmente attribuite loro posizioni volte a bloccare lo sviluppo sostenibile, necessario alla diminuzione dell'inquinamento connesso al traffico su strada;

sarebbe un obiettivo condivisibile se conducesse a un serio ripensamento del trasporto di merci, che trasferisca i tir sulla rete ferroviaria esistente. Non è tuttavia questo l'orientamento dei sostenitori della TAV, che si limitano a propugnare la costruzione di un'opera ciclopica con un impatto insostenibile sul piano ambientale. Le forze politiche che si sono ritrovate in piazza a manifestare a favore della linea Torino-Lione sono le stesse che da decenni si oppongono all'abolizione degli incentivi in favore del traffico stradale e autostradale: il "partito unico del cemento",

impegna il Governo:

- 1) a non procedere alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, bloccando le relative procedure d'appalto anche sostituendo i membri italiani della commissione intergovernativa italo-francese che sovrintende alle procedure tecnico-finanziarie che disciplinano la TAV, e revocando i membri del consiglio di amministrazione del promotore italo-francese dell'opera (Telt) e nominandone di nuovi;
- 2) a trasferire le risorse risparmiate sul trasporto ferroviario regionale, sulle principali tratte pendolari connesse alle aree metropolitane e sul trasporto pubblico locale;
- 3) in subordine, a bloccare l'allineamento temporale dei lavori di realizzazione della tratta transfrontaliera all'effettivo avvio dei lavori di realizzazione da parte francese della loro tratta nazionale (essendo stata cancellata dalla programmazione francese degli investimenti per insufficiente traffico e rinviata a dopo il 2038).