

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### SEDE CONSULTIVA:

Variazioni nella composizione della Commissione .....	52
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. C. 4151 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) ( <i>Esame e conclusione – Parere favorevole</i> ) .....	52
ALLEGATO 1 ( <i>Parere approvato</i> ) .....	57
ALLEGATO 2 ( <i>Testo integrale dell'intervento della deputata Arianna Spessotto</i> ) .....	58
ALLEGATO 3 ( <i>Proposta alternativa di parere del gruppo Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà</i> ) .....	63
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	56

##### SEDE CONSULTIVA

*Mercoledì 14 dicembre 2016. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.*

**La seduta comincia alle 14.40.**

##### Variazioni nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che l'onorevole Luigi Casero, appartenente al gruppo Area Popolare-NCD-Centristi per l'Italia, è entrato a far parte della Commissione.

L'onorevole Andrea Causin, appartenente al medesimo gruppo, ha invece cessato di farne parte.

**Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repub-**

**blica 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.**

**C. 4151 Governo, approvato dal Senato.**  
(Parere alla III Commissione).

*(Esame e conclusione – Parere favorevole).*

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore*, ricorda che il provvedimento in esame concerne la ratifica di trattati tra la Repub-

blica italiana e la Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. In particolare, sono oggetto di ratifica l'Accordo stipulato a Parigi il 24 febbraio 2015, nonché il Protocollo addizionale, previsto dall'articolo 3 del citato Accordo, concernente le modalità applicative del precedente Accordo italo-francese del 30 gennaio 2012, nella parte (articolo 18) che riguardava la ripartizione dei costi dell'opera tra Italia e Francia, onde tener conto dell'attualizzazione monetaria e dell'evoluzione dei costi dei fattori produttivi. Tale Protocollo recepisce l'Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016 e l'annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016.

La relazione introduttiva che accompagna il disegno di legge ribadisce l'importanza della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, e in particolare della sezione transfrontaliera.

Il progetto definitivo prevede una parte comune italo francese che comprende un tunnel di base di 57 km, da Saint Jean de Maurienne a Susa/Bussoleno, con due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione, che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura ed una sezione all'aperto di circa 3 km nella piana di Susa.

Evidenzia, al riguardo, come tale opera ridurrà l'impatto ambientale e migliorerà in modo notevole l'efficienza energetica soprattutto per i pesanti treni merci che potranno usufruire di una linea ferroviaria con minimi dislivelli. La sezione transfrontaliera sarà collocata in territorio italiano per circa 17 km, di cui 12,5 in galleria, dalla frontiera fino a Bussoleno (Susa), e include il Tunnel di base, il Nodo di Susa, il tunnel dell'interconnessione alla linea storica Torino Modane di 2,1 km e l'interconnessione all'entrata della stazione di Bussoleno.

Ricorda che la linea Alta Velocità Torino-Lione si inserisce nel corridoio Mediterraneo della Rete transeuropea dei trasporti TEN-T (*Trans-European Networks-Transport*), un tempo denominato

« Corridoio 5 » e adesso ribattezzato « Corridoio 3 », che collega la Penisola iberica con il confine ungaro-ucraino. 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 in due livelli: una rete centrale a livello UE, da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi, ed una rete globale, da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale. In tale prospettiva l'Unione europea 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, fino al 2019, del 40 per cento del costo delle opere.

L'Accordo del 24 febbraio 2015 si compone di un Preambolo e di sette articoli.

L'articolo 1 contiene l'impegno delle Parti ad avviare la realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, nonché l'impegno delle Parti di affidare la realizzazione dei lavori al Promotore pubblico istituito il 23 febbraio 2015 con la denominazione « *Tunnel Euralpin Lyon Turin SaS* » (TELT).

Con l'articolo 2 le Parti ribadiscono l'impegno alla lotta contro ogni infiltrazione di tipo mafioso negli appalti pubblici e nella loro esecuzione, *in primis* dotando il Promotore pubblico di un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso al riguardo.

L'articolo 3 è dedicato all'applicazione dell'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 (che, come detto, riguardava la ripartizione dei costi dell'opera tra Italia e Francia), e rinvia sostanzialmente al Protocollo addizionale anch'esso oggetto del disegno di legge in esame; dopo l'entrata in vigore del Protocollo addizionale il Promotore pubblico potrà dare corso all'aggiudicazione degli appalti per i lavori definitivi. Il Protocollo addizionale contiene tra l'altro la validazione del costo certificato del progetto.

L'articolo 4, in riferimento ai lavori che si rendano necessari in conseguenza del-

l'impatto della sezione transfrontaliera su infrastrutture ed impianti, contempla la possibilità che il Promotore pubblico affidi alle società che attualmente gestiscono i suddetti impianti la funzione di stazione appaltante per la progettazione e la realizzazione. A questo proposito saranno stipulate apposite convenzioni tra il Promotore pubblico e tali gestori, da sottoporre al parere della Commissione dei contratti.

Proprio in riferimento alla Commissione dei contratti, l'articolo 5 novella l'articolo 7, comma 5 del citato Accordo del 30 gennaio 2012, al fine di prevedere che la Commissione esprima i propri pareri entro il termine massimo di 90 giorni complessivi dalla data in cui è stata adita.

L'articolo 6 è dedicato essenzialmente all'individuazione del gestore dell'infrastruttura della linea storica nel tratto compreso tra le stazioni di Bardonecchia e Modane, gestore che sarà il Promotore pubblico, a partire da una data che sarà stabilita nella modifica della Convenzione del 1951 tra Italia e Francia relativa al tratto ferroviario tra Modane Ventimiglia.

Infine, l'articolo 7 contiene le disposizioni finali dell'Accordo, l'entrata in vigore e la previsione che le disposizioni dell'Accordo in esame prevalgano su quelle dei precedenti Accordi del 1996, del 2001 e del 2012, qualora vi sia tra di esse contrasto.

Il Protocollo addizionale dell'8 marzo 2016 comprende un Preambolo, quattro articoli ed un allegato. L'articolo 1 definisce l'oggetto del Protocollo addizionale, l'articolo 2 fissa a 8.300 milioni di euro il costo della sezione transfrontaliera. L'ammontare dei costi certificati è attualizzato, a partire dal gennaio 2012, sulla base di un tasso annuo dell'1,5 per cento, applicabile fino al completamento dei lavori. Tale autorizzazione è soggetta a verifica annuale. La ripartizione dei costi tra Italia e Francia – al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie – fino a che non si superi il costo certificato del progetto, è la seguente: 57,9 per cento dei costi in capo alla Parte italiana e 42,1 per cento a carico della

Parte francese. Oltre la soglia del costo certificato del progetto, la ripartizione dei costi avverrà in parti uguali tra Italia e Francia. Tuttavia, eventuali costi aggiuntivi per il miglioramento della capacità sulla linea storica nel tratto tra Avigliana e Bussoleno, che superino la somma di 81 milioni di euro, saranno totalmente a carico della Parte italiana.

Come detto in precedenza, trattandosi di una componente fondamentale del corridoio mediterraneo – secondo i dati riportati nella relazione illustrativa, l'infrastruttura è al servizio del 18 per cento della popolazione europea e del 17 per cento del PIL europeo – l'Unione europea ha deciso di cofinanziare tale opera nell'ambito del programma CEF 2014/2020, con un finanziamento fino al 2019 pari al 40 per cento dell'ammontare delle opere.

Con l'articolo 3 le Parti ribadiscono l'impegno a una più stretta cooperazione per un forte contrasto alla criminalità organizzata e a eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa nella stipula e nell'esecuzione dei contratti. L'articolo 4 contiene le disposizioni finali.

È poi previsto il regolamento dei contratti che si compone di 15 articoli e concerne la definizione delle regole applicabili al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa nei contratti conclusi dal Promotore pubblico e nei contratti di subappalto, comunque autorizzati e approvati dal Promotore pubblico.

Il disegno di legge di ratifica infine si compone di quattro articoli: come di consueto, i primi due articoli concernono rispettivamente l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione dell'Accordo. L'articolo 3 – modificato durante l'esame al Senato – prevede che la sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sia realizzata, per quanto concerne le risorse autorizzate dalla legislazione vigente, per lotti costruttivi. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla ratifica il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) delibera sull'avvio dei lotti finanziati con le risorse

finalizzate a legislazione vigente. La copertura finanziaria dell'intervento per la parte a carico dell'Italia è a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 208 della legge di Stabilità per il 2013 (legge n. 228 del 2012). Sono indicati gli oneri previsti per l'attuazione dell'accordo (valutati in 25.975 euro annui a decorrere dal 2017) e la relativa copertura finanziaria. L'articolo 4, infine, prevede l'entrata in vigore.

Il disegno di legge di ratifica fa riferimento quindi a un'opera finanziata di importanza strategica per la connessione intereuropea. In ragione di ciò formula una proposta di parere favorevole sul testo del disegno di legge di ratifica (*vedi allegato 1*).

Arianna SPESSOTTO (M5S) dà lettura di un documento volto a motivare le ragioni per le quali il suo gruppo si esprimerà in senso contrario alla proposta del relatore, che deposita presso la Presidenza, chiedendo di autorizzarne la pubblicazione in allegato al resoconto della seduta odierna (*vedi allegato 2*).

Michele Pompeo META, *presidente*, lo consente secondo i consueti criteri (*vedi allegato 2*).

Ivan DELLA VALLE (M5S) condividendo le valutazioni espresse dalla collega Spessotto, al cui intervento rinvia per quanto riguarda gli specifici aspetti tecnici coinvolti, intende soffermarsi su temi più strettamente politici. Ritiene che da quanto emerso dai lavori delle Commissioni come fin qui svolti si ha l'impressione che non si sia tenuto conto di un evento politico ben preciso: le elezioni amministrative svolte quest'anno. A tale riguardo sottolinea che a Torino le elezioni sono state vinte da uno schieramento politico contrario alla linea ad Alta Velocità in val di Susa e che il Consiglio comunale di Torino ha recentemente approvata una mozione che, coerentemente, ha stabilito di uscire dall'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione; ricorda anche che la medesima mozione, a dimostrazione

delle chiare intenzioni dei cittadini, dichiara altresì di rifiutare il principio delle misure di accompagnamento e compensazione per la realizzazione di interventi comunque necessari a prescindere dalla realizzazione dell'opera.

Rimarca il fatto che ad avere espresso una chiara volontà contraria alla linea ad Alta Velocità Torino-Lione non sono stati solo i cittadini di Torino ma anche quelli di molti altri territori e comuni interessati dall'opera. La volontà di tutti questi cittadini, a suo avviso, è stata di fatto calpestata dal Governo e anche dal Parlamento, considerato l'iter politico seguito per la calendarizzazione in Assemblea del disegno di legge di ratifica: segnala, infatti, che considerata la crisi di governo il MoVimento 5 Stelle aveva chiesto di attendere alcuni giorni affinché si potesse capire con maggior chiarezza la situazione. Ritiene infatti che, visto gli esiti del referendum e la possibile evoluzione verso elezioni anticipate – come avrebbe dovuto essere doveroso –, l'esame della ratifica in discussione avrebbe significato, con ogni probabilità, l'assunzione di obblighi per un Governo nuovo che non ne avrebbe avuta nessuna intenzione. Rimarca che invece che sensibilità è stata dimostrata la vera concezione di democrazia che ha l'attuale maggioranza: quella volta a calpestare i diritti dei cittadini. Conclude avvertendo che chi tiene certi comportamenti verrà chiamato a risponderne.

Diego DE LORENZIS (M5S) invita nuovamente il Governo e la sua maggioranza a prendere atto del significato del voto espresso dagli italiani nel recente referendum, che ha bocciato la revisione della Carta costituzionale anche nella parte in cui pretendeva di accentrare alcune scelte sulle infrastrutture di trasporto, con l'intento di ridurre lo spazio partecipativo delle comunità locali.

Rileva come, ancora una volta, un Parlamento eletto sulla base di una legge dichiarata costituzionalmente illegittima ed una coalizione governativa che si fonda su un premio di maggioranza anch'esso censurato dalla Suprema Corte, conti-

nuino a operare in modo arrogante e del tutto impermeabile alla volontà del popolo, che si è espresso in modo inequivocabile.

Invece di dedicare la propria attenzione all'unica questione che è attualmente legittimato ad affrontare – ovvero la predisposizione in tempi rapidi delle regole necessarie per tornare alle urne – il Governo è invece pervicacemente arroccato su una posizione di difesa dell'opera in oggetto che, a suo avviso, non è ormai più legittimato a tenere.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che i deputati Bordo e Folino, a nome del gruppo Sinistra italiana-Sinistra ecologia libertà, hanno presentato una proposta alternativa di parere (*vedi allegato 3*).

Franco BORDO (SI-SEL), richiamandosi ai contenuti della proposta alternativa

di parere presentata nella seduta odierna, dichiara a nome del suo gruppo il voto contrario sulla proposta del relatore.

Michele Pompeo META, *presidente*, pone quindi in votazione la proposta di parere favorevole del relatore, con l'avvertenza che dalla sua approvazione discende la preclusione della proposta alternativa di parere.

La Commissione approva la proposta di parere del relatore (*vedi allegato 1*).

**La seduta termina alle 15.15.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.20.

## ALLEGATO 1

**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 (C. 4151 Governo, approvato dal Senato).**

**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato il disegno di legge recante la ratifica dell'Accordo, 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;

rilevato che la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione rappresenta un obiettivo strategico per il potenziamento della rete dei trasporti italiana, in quanto costituisce uno dei tratti attraverso i quali l'Italia è collegata con la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e, trattandosi di una componente fondamentale del corridoio mediterraneo (Corridoio 3), al servizio del 18 per cento della popolazione europea e del 17 per cento del PIL europeo, l'Unione europea ha deciso di cofinanziare tale opera nell'ambito del programma CEF 2014/2020, con un finanziamento fino al 2019 pari al 40 per cento dell'ammontare delle opere;

ribadito che la realizzazione della nuova linea ferroviaria trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura, con conseguenze positive sull'efficienza energetica e sull'impatto ambientale in un'area sensibile come l'arco alpino;

ricordato che il citato Accordo, nel vincolare le Parti per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, costituisce la prosecuzione degli impegni già assunti in passato, con l'Accordo intergovernativo concluso a Parigi il 15 gennaio 1996 e, successivamente, con l'Accordo tra Italia e Francia, stipulato a Torino il 29 gennaio 2001 e ratificato dal Parlamento italiano con la legge n. 228 del 2002, nonché, da ultimo, con l'Accordo fatto a Roma il 30 gennaio 2012, e ratificato con legge del 23 aprile 2014, n. 71;

evidenziato che il Protocollo addizionale in oggetto, all'articolo 2, fissa in 8.300 milioni di euro il costo della sezione transfrontaliera, in attuazione dell'articolo 3 dell'Accordo e stabilisce la ripartizione dei costi tra Italia e Francia – al netto del contributo dell'Unione europea e della parte finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie;

segnalata l'attenzione delle norme pattizie bilaterali sul tema della prevenzione e repressione dei tentativi di infiltrazione mafiosa, concretizzata nel Regolamento dei contratti, annesso al Protocollo addizionale,

esprime

**PARERE FAVOREVOLE.**

## ALLEGATO 2

**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 (C. 4151 Governo, approvato dal Senato).**

**TESTO INTEGRALE DELL'INTERVENTO  
DELLA DEPUTATA ARIANNA SPESSOTTO**

Da quindici anni i Governi Italiano e Francese continuano a non rispettare l'articolo 1 dell'Accordo di Torino del 2001 che ha stabilito che « l'entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti ». La linea esistente è oggi utilizzata al 17 per cento della sua capacità, tre volte meno che 15 anni fa.

L'Accordo di Parigi del 24 febbraio 2015, il Protocollo addizionale di Venezia dell'8 marzo 2016 con Allegato e l'annesso Regolamento dei contratti del 7 giugno 2016 confliggono in modo radicale con i principi stabiliti negli Accordi tra Italia e Francia di Torino del 2001 e di Roma del 2012, già ratificati da entrambi i Parlamenti.

Nel terzo comma dell'articolo 1 dell'Accordo di Roma del 30 gennaio 2012 è scritto che « Il presente Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti all'articolo 4 dell'Accordo firmato a Torino tra i Governi italiano e francese il 29 gennaio 2001. In particolare non ha come oggetto l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese che richiederà la approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva della Unione Europea al progetto ».

L'Accordo di Parigi non solo non rispetta questa clausola fondamentale, ma

non affronta neppure il fondamentale argomento della « partecipazione definitiva dell'Unione Europea al progetto » che ad oggi non è stata confermata e non è garantita per il futuro.

Ribadiamo che solo a seguito del constatato cofinanziamento dell'Unione europea per la realizzazione di tutte le opere relative alla parte transfrontaliera del progetto, è consentito l'avvio dei lavori ai sensi dell'Accordo di Roma del 30 gennaio 2012.

Inoltre il progetto contenuto negli Accordi tra Italia e Francia si riferisce alla costruzione di una galleria ferroviaria di 57 km tra Italia e Francia il cui vero costo dovrebbe attestarsi sugli 11,3 miliardi di euro.

Al costo finale « inevitabile » di euro 11,3 miliardi, secondo la ripartizione indicata all'articolo 18 sopra indicato, l'Italia sarebbe obbligata a pagare alla Francia un importo pari al 43 per cento del suo investimento, ossia circa 2,7 miliardi di euro su euro 6,2 miliardi (cfr. <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=9871>). Il costo per km della galleria risulterà dunque di euro 356 milioni per l'Italia e di euro 78 milioni per la Francia.

LTF ha confermato a pagina 15 nel suo Dossier per la Stampa che i rischi geologici legati alla costruzione della galleria sono a carico degli Stati, mentre ha esaminato la possibilità che i lavori relativi all'equipag-

giamento della nuova linea per un importo stimabile a euro 1,4 miliardi (binari, catenarie, impianti di segnalamento) siano finanziati dal privato in un quadro di Partenariato Pubblico/Privato PPP e attribuiti allo stesso soggetto per la gestione della linea dal punto di vista commerciale che sarà remunerato attraverso i pedaggi.

Per quanto riguarda la certificazione dei costi, l'articolo 18 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 prevede che il costo sia certificato da un soggetto terzo indipendente e il primo ministro francese Jean-Marc Ayrault e la Corte dei conti francesi avevano sottolineato la necessità assoluta di rispettare questa prescrizione.

Denunciamo il palese conflitto di interessi del raggruppamento di società Tractebel/TUC RAIL che ha redatto la Certificazione dei Costi del 9 ottobre 2015 con il committente LTF/TELT, in quanto le due società che ne fanno parte sono state fornitori nel recente passato di LTF/TELT. Lo studio appare quanto meno inaffidabile date le relazioni con il committente.

Attiriamo la vostra attenzione sul fatto che il costo certificato indica in realtà degli importi variabili in quanto è prevista, nello stesso documento di certificazione, la successiva valutazione di nuovi programmi e opere sottoposte a varianti sostanziali e ad oggi sconosciute sia per progetti sia per entità dei costi relativi. Il Parlamento approverebbe una legge dal costo variabile, autorizzandone ora per allora la lievitazione dei costi.

Inoltre, i criteri di rivalutazione dei costi (INLTL) indicati nel Protocollo addizionale sono dettagliati solo per la Francia, mentre sono indefiniti per l'Italia. Questa superficialità determinerà incertezze inammissibili nei costi dell'opera e nel bilancio dello Stato italiano. Ancora una volta il Parlamento approverebbe una legge che indica un investimento modificabile in aumento, autorizzando per il futuro la lievitazione incontrollata e incontrollabile dei costi.

L'analisi del costo al chilometro mette in evidenza che sarà di euro 356 milioni per l'Italia e di euro 78 milioni per la Francia (4,6 volte in più).

Come conseguenza dell'Accordo di Roma del 30 gennaio 2012 con la Francia – cfr. l'articolo 18, che indica le percentuali di ripartizione dei costi tra l'Italia (57,9 per cento per 12 km) e la Francia (42,1 per cento per 45 km) confermate nell'Accordo di Parigi del 2015 e nel Protocollo addizionale di Venezia del 2016 –, l'Italia dovrà pagare una considerevole parte dei lavori della Francia per la costruzione dei 45 km del tunnel sul suolo francese di fronte ai 12 km sul suolo italiano.

L'articolo 11 dell'Accordo del 30 gennaio 2012 « Proprietà delle opere » prevede che le opere diventeranno di proprietà dello Stato sul cui territorio sono situate solo all'estinzione nel 2115 del promotore pubblico TELT, data prevista nel suo statuto. Le conseguenze di questa statuizione non sono mai state analizzate nelle Relazioni di Ratifica.

Le prescrizioni integrate degli Articoli 11 e 18 impongono che l'Italia finanzia a lunghissimo termine la Francia di una parte significativa dei costi delle opere francesi, tale questione sarà affrontata solo nel 2115 con un Accordo che dovrà ristabilire questa incongruenza.

Denunciamo questa inaccettabile situazione che si configura come un vero e proprio esproprio della sovranità italiana da parte della Francia.

Non ratificare questa legge significa anche restituire da subito all'Italia la sua sovranità economica.

L'imposizione di una divisione iniqua dei costi tra Italia e Francia si basa su un'inesistente differenza di costi e di estensione chilometrica delle opere ferroviarie da realizzare sulle tratte nazionali della linea ferroviaria che collega Milano a Parigi via Torino e Lione.

La linea ferroviaria per la quale il Governo vuole indebitare ulteriormente l'Italia con la costruzione della galleria di 57 km sotto le Alpi, è infatti la Milano – Parigi (cfr. la Relazione dell'*Assemblée Nationale française*, punto 1 dello « Studio di impatto » nella quale è scritto: « et ainsi réduire sensiblement le temps de trajet Paris-Milan »).

Se vogliamo assumere come plausibile l'iniqua ripartizione dei costi tra Italia e Francia difesa dal Relatore, — ma non dovremmo farlo, allo scopo di difendere gli interessi economici italiani —, occorre ricordare che sull'itinerario Milano-Lione-Parigi l'Italia ha realizzato da anni la linea ad Alta Velocità tra Milano e Torino, mentre la Francia non ha ancora costruito — né pensa di costruire — alcuna linea ad Alta Velocità tra Lione e Saint-Jean-de-Maurienne.

La Commissione « Mobilità 21 », costituita all'interno del Ministero dei Trasporti francese, ha affermato a pagina 57 del suo Rapporto che le linee francesi per accedere alla galleria di base tra Lione e Saint-Jean-de-Maurienne non sono affatto sature, raccomandando di rinviare la previsione di costruirne di nuove al 2035-2040.

Inoltre il Consiglio Generale dei Ponti e delle Strade, l'Ispezione Generale delle Finanze e numerosi rapporti parlamentari hanno raccomandato nel 2016 che la Francia non investa più nella costruzione di nuove linee ferroviarie ad Alta Velocità dati gli elevati costi e la scarsa redditività.

In conclusione, la distanza tra la stazione di Milano Centrale e l'accesso italiano alla galleria di base a Susa (km 195) è quasi la stessa di quella tra Lione e l'accesso francese alla galleria di base a Saint-Jean-de-Maurienne (km 180).

Occorre quindi riconoscere che nella realtà non esiste lo squilibrio economico illustrato dal Relatore tale da giustificare un maggior addebito all'Italia dei costi di fronte alla proprietà di meno chilometri di galleria (12 km in Italia contro 45 in Francia).

La soluzione « giusta » sarebbe la denuncia dell'Accordo di Roma del 2012 e la conseguente ripartizione per 57 di tutti i costi a consuntivo, addebitando 12 km all'Italia e 45 km alla Francia, come risulta dalla carte geografica.

Per quanto riguarda i finanziamenti nazionali ed europeo, l'impegno europeo per la costruzione della galleria di base si è limitato finora a finanziare studi e lavori geologici (tali sono le tre discenderie rea-

lizzate in Francia e quelli in corso in Italia e in Francia). Anche il finanziamento dell'Unione europea promesso per il periodo 2014-2020 è in gran parte relativo a lavori di prospezione geologica e di preparazione del cantiere principale.

L'Unione europea, non ostante l'esplicita richiesta di Italia e Francia, si è rifiutata di assicurare il finanziamento per i lavori che dovrebbero essere eseguiti dopo il 2020.

La Francia, nonostante il considerevole aiuto dell'Italia (cfr. punto 4.) è in gravi difficoltà a reperire i fondi.

L'Italia ha già approvato una parte dei fondi per i lavori sul suolo italiano e per la sua quota, il CIPE non ha ancora deliberato l'impegno italiano a pagare il 57,9 per cento dei lavori sul suolo francese.

Il risultato è quello di avere già installato nelle Alpi Nord-Occidentali un cantiere simile a quello della Salerno Reggio Calabria che assorbe risorse economiche e non produce nulla se non spreco, devastazione e corruzione.

Per quanto riguarda i tempi di viaggio da Milano a Parigi. La linea ferroviaria Torino-Lione è una sezione dell'itinerario da Milano a Parigi, già ad Alta Velocità sulle tratte Parigi-Lione e Torino-Milano sulla quale circolano da anni tre TGV di vecchia generazione nei due sensi.

Dato che la linea ad Alta Velocità tra Milano e Torino non è utilizzabile per questi vecchi TGV, il miglior tempo di percorrenza è oggi di 6 ore, al netto delle fermate intermedie.

Ma già oggi sarebbe possibile percorrere il Tragitto da Milano a Parigi in 5 ore e 15 minuti utilizzando i treni TGV di ultima generazione che possono viaggiare sulla tratta ad Alta velocità tra Milano e Torino. A tale scopo la SNCF ha appena acquistato da Alstom sei treni TGV Alstom sei treni TGV di ultima generazione dotati di sistema ERTMS2 al costo di circa 200 milioni di euro, la cui consegna è prevista entro 4 anni.

Ciò consentirà quindi di effettuare il viaggio da Milano a Parigi in 5 ore e 15 minuti, contro le 4 ore e 14 minuti che si

otterrebbero costruendo una nuova linea ad Alta velocità Torino-Lione, galleria di 57 km compresa, obiettivo considerato nel dossier dell'inchiesta della Dichiarazione di Utilità Pubblica francese del 2012.

Il risparmio sarebbe di 25.800 milioni di euro, dato che i lavori per costruire la nuova linea ad Alta Velocità sono valutati dalla Corte dei conti francese 26.000 milioni e l'acquisto dei nuovi treni TGV costa 200 milioni.

Oppure, se si vuole risparmiare un'ora di percorrenza per 3 treni al giorno nei 2 sensi, basterà spendere 25,8 miliardi di euro.

Per quanto riguarda il Traffico delle Merci, la linea esistente è utilizzata al 17 per cento della sua capacità, tre volte meno che 15 anni fa. Una linea simile attraversa i Pirenei tra Perpignan e Figueras ed è in fallimento malgrado un costo di costruzione dieci volte inferiore ed un traffico di merci tre volte superiore.

Fra il 2000 e 2014 il traffico su strada nella direttrice alpina considerata dai promotori (Fréjus, Monte Bianco, Monginevro) si è ridotto di oltre il 20 per cento passando da 1 milione e 646 mila a 1 milione 276 mila 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. Il calo del traffico, tanto su ferro quanto su gomma, rende evidente l'inutilità di una nuova linea ferroviaria.

Il traffico delle merci su gomma nelle due gallerie autostradali del Fréjus e del Monte Bianco era di 1,252 milioni di autocarri nel 2015. Nel 1993 se ne contavano 1,450 milioni.

Sulla linea ferroviaria esistente tra Torino e Lione, sulla quale transitavano nel 1998 circa 100 treni merci al giorno, circolano oggi circa venti treni merci al giorno, mentre la linea può accoglierne almeno 120, come affermato a pag. 12 della Dichiarazione di Utilità Pubblica francese del 2012.

È utile ricordare che esiste dal 2013 l'ente RFC6, creato ai sensi del Regolamento (EU) 913/2010 a cui partecipano le

ferrovie nazionali di Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Ungheria, che gestisce con apprezzabili risultati il Corridoio Merci RFC6 finanziato dalla Commissione europea sullo stesso tracciato del Corridoio Mediterraneo.

Da sottolineare, infine, le reali riserve della Francia circa la fattibilità del progetto, dove vi è una storica e vasta opposizione alla Lyon – Turin da parte dell'Alta Amministrazione che ha comunicato ancora recentemente le sue reali riserve circa la fattibilità economica del progetto.

Nel 1998 il Consiglio Generale dei Ponti e delle Strade, e nel 2003, insieme all'Ispezione Generale delle Finanze, ha dichiarato che le previsioni di traffico sono sovrastimate e che il progetto non ha redditività.

Nel 2009, nel 2012, nel 2014 e nel 2016 la Corte dei Conti francese si è espressa apertamente contro questo progetto che non possiede redditività, e ha denunciato come false le previsioni di traffico che ne giustificerebbero la costruzione.

Nel 2013 la Commissione « Mobilità 21 » ha confermato che il finanziamento alla Lyon – Turin assorbirebbe così tanti finanziamenti da impedire ogni altra opera ferroviaria in Francia per i prossimi decenni e definisce la costruzione di nuove linee di accesso al nuovo tunnel « non urgenti » perché non sature fino ad almeno il 2035-2040.

Nel 2016 il Presidente di SNCF ha denunciato che il finanziamento alla Lyon – Turin indebolirà la manutenzione di tutta la rete ferroviaria francese, mentre il direttore di SNCF afferma che il bacino della popolazione servita è insufficiente a rendere la linea redditizia, prevedendo anzi il suo fallimento.

Il documento francese del 29 ottobre 2016 Rapporti e Studi – Dossier della Lyon – Turin illustra il progetto attraverso i Rapporti delle Pubbliche Amministrazioni e dimostra sotto molteplici ed esaurienti aspetti la sua inutilità.

Infine non possiamo non sottolineare come il processo decisionale relativo a questo progetto abbia 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 del 1998.

Nella Sentenza del Tribunale Permanente dei Popoli « Diritti Fondamentali, Partecipazione, delle Comunità Locali e Grandi Opere, dal Tav Torino-Lione alla realtà globale, che ha condannato l'Unione europea, l'Italia e la Francia per aver violato i diritti fondamentali dei cittadini, è scritto tra l'altro « i governi sono al

servizio dei grandi interessi economici e 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 deve essere fondato sulla partecipazione e la promozione dei diritti, del benessere e della dignità delle persone ».

Pertanto esprimiamo parere contrario al disegno di legge di ratifica.

## ALLEGATO 3

**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 (C. 4151 Governo, approvato dal Senato).**

**PROPOSTA ALTERNATIVA DI PARERE DEL GRUPPO  
SINISTRA ITALIANA-SINISTRA ECOLOGIA LIBERTÀ.**

La Commissione IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato l'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;

considerato che:

il provvedimento si compone complessivamente 4 articoli. L'articolo 1 e l'articolo 2 riguardano rispettivamente l'autorizzazione alla ratifica e l'ordine di esecuzione del citato l'Accordo, del Protocollo addizionale a detto Accordo e, infine, dell'annesso Regolamento dei contratti conseguentemente adottato;

l'articolo 3 prevede al comma 1 che la sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sia realizzata, per quanto concerne le risorse autorizzate dalla legislazione vigente, con le modalità previste dall'articolo 2, comma 232 lettere *b*) e *c*) e comma 233 della legge 23 dicembre 2009, n. 191 (legge finanziaria 2010);

entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di autorizzazione alla

ratifica il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) delibera sull'avvio dei lotti finanziati con le risorse finalizzate a legislazione vigente quali previste dall'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228 – legge di stabilità 2013. Al comma 2 l'articolo 3 richiama gli oneri di missione derivanti dalle disposizioni del Regolamento dei contratti annesso al Protocollo addizionale, valutati in euro 25.975 annui e pari a euro 1000 annui a decorrere dal 2017;

il richiamo ai commi 232 e 233 della legge finanziaria 2010 aggancia il progetto della sezione transfrontaliera della Torino – Lione alle norme che consentono, per i progetti prioritari nell'ambito TEN-T inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche e previa emanazione di apposito decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, la realizzazione per lotti costruttivi e la previsione che il CIPE, con l'autorizzazione al primo lotto costruttivo, assuma l'impegno del finanziamento integrale dell'opera, ovvero di corrispondere nel tempo il contributo di cofinanziamento dovuto;

le risorse appostate nel bilancio dello Stato per la Torino-Lione sono pari, a legislazione vigente, a 2.564,7 milioni di euro;

il 9 febbraio 2012, 360 professori, ricercatori e professionisti accreditati hanno pubblicato un appello rivolto al Presidente del Consiglio dei ministri Mario Monti per chiedere un ripensamento del progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e l'avvio di più approfonditi studi di carattere economico, ambientale, energetico e sociale;

in particolare, nell'appello si evidenzia come nel corso degli ultimi dieci anni fosse diminuita la domanda di trasporto e di merci e passeggeri. Si leggeva nel documento: « Nel decennio tra il 2000 e il 2009, prima della crisi economica, il traffico complessivo di merci dei *tunnel* autostradali del Fréjus e del Monte Bianco è crollato del 31 per cento. Nel 2009 ha raggiunto il valore di 18 milioni di tonnellate di merci trasportate, come 22 anni prima. Nello stesso periodo si è dimezzato anche il traffico merci sulla ferrovia del Fréjus, anziché raddoppiare come ipotizzato nel 2000 nella Dichiarazione di Modane sottoscritta dai Governi italiano e francese. La nuova linea ferroviaria Torino-Lione, tra l'altro, non sarebbe nemmeno ad alta velocità per passeggeri perché, essendo quasi interamente in galleria, la velocità massima di esercizio sarà di 220 km/h, con tratti a 160 e 120 km/h, come risulta dalla VIA presentata dalle Ferrovie Italiane. Per effetto del transito di treni passeggeri e merci, l'effettiva capacità della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sarebbe praticamente identica a quella della linea storica, attualmente sottoutilizzata nonostante il suo ammodernamento terminato un anno fa e per il quale sono stati investiti da Italia e Francia circa 400 milioni di euro »;

veniva, inoltre, sottolineata l'assenza di vantaggi economici per il Paese specie sotto il profilo del ritorno del capitale investito. Al riguardo, si leggeva nel documento: « 1) non sono noti piani finanziari di sorta. Sono emerse recentemente ipotesi di una realizzazione del progetto per fasi, che richiedono nuove analisi tecniche, economiche e progettuali. Inoltre l'assenza di un piano finanziario

dell'opera, in un periodo di estrema scarsità di risorse pubbliche, rende ancora più incerto il quadro decisionale in cui si colloca, con gravi rischi di *stop and go*;

per finire con la questione relativa al pericolo di sottrarre risorse al benessere del Paese, la nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con un costo totale del *tunnel* transfrontaliero di base e delle tratte nazionali previsto intorno ai 20 miliardi di euro (e con una prevedibile lievitazione fino a 30 miliardi di euro e forse anche di più per l'inevitabile adeguamento dei prezzi già avvenuto negli altri tratti di alta velocità realizzati), penalizzerebbe l'economia italiana con un contributo al debito pubblico dello stesso ordine della manovra economica che il Governo ha messo in atto per fronteggiare la grave crisi economica e finanziaria che il Paese attraversa;

è legittimo domandarsi come e a quali condizioni potranno essere reperite le ingenti risorse necessarie a questa faraonica opera e quale sarà il ruolo del capitale pubblico. Alcune stime fanno pensare che grandi opere come i TAV e il ponte sullo stretto di Messina in realtà nascondano ingenti rischi per il rapporto tra debito e prodotto interno lordo (PIL) del nostro Paese, costituendo sacche di debito nascosto, la cui copertura viene attribuita a capitale privato, di fatto garantito dall'intervento pubblico;

numerosi studi elaborati da docenti del Politecnico di Torino e di altre università italiane, inoltre, chiedono con forza di rimettere in discussione in modo trasparente e oggettivo l'effettiva necessità dell'opera in questione anche e soprattutto alla luce dell'attuale congiuntura economico-finanziaria in cui versa il nostro Paese;

si rileva, inoltre, che anche l'Agenzia nazionale per l'ambiente francese, secondo quanto si apprende dalla stampa nazionale, nel dicembre 2011 avrebbe diffuso un *dossier* particolarmente critico sulla realizzazione della ferrovia del Fréjus;

altre criticità sono state segnalate da più parti in relazione alla circostanza che il citato Osservatorio tecnico sulla linea ferroviaria Torino-Lione non si sia mai premurato di includere nell'ambito del proprio lavoro un confronto sull'effettiva utilità del *tunnel* di base e sulle possibili alternative;

la Corte dei conti francese, nel rapporto annuale di febbraio 2012, ha anche espresso forti critiche sulla società autostrada ferroviaria alpina (AFA) tra Italia e Francia, affermando che i servizi di trasporto combinato strada-rotaia tra i due Paesi devono ancora dimostrare di essere convenienti ed efficienti;

a fronte della gravissima crisi occupazionale che sta investendo l'Italia, l'opera potrebbe dare luogo nel prossimo futuro a un migliaio di posti di lavoro a fronte di una spesa di molti miliardi di euro e quindi con un rapporto tra occupazione e investimento ridottissimo rispetto ad altri progetti su piccole opere o a politiche per la riduzione del costo del lavoro;

sarebbe comunque auspicabile avviare un'ulteriore e seria riflessione per verificare con estrema esattezza se, al riguardo, siano state prese in considerazione tutte le opzioni possibili e se l'ordine di priorità stabilito corrisponda realmente a quello corretto;

il segmento della linea ferroviaria Torino-Lione è incluso nell'asse 6, uno dei 30 assi transeuropei TEN-T *core network*, ai sensi della decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010 (allegato III), che ha confermato la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004 (allegato II). L'asse 6 Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina (corrispondente al vecchio corridoio 5) non è previsto ad alta velocità dalle citate decisioni mentre ad alta velocità sono, invece, espressamente previsti gli assi 2, 3, 4 e 19;

pertanto, l'Europa ha previsto l'asse 6 come linea convenzionale e non ad alta velocità/alta capacità; quindi, l'asse 6 – ossia il segmento presente nel territorio italiano – esiste già ed è stato oggetto di lavori di riammodernamento con una spesa di circa 400 milioni di euro;

i predetti lavori, appena conclusi, permettono il passaggio dei moderni profili *standard* PC45 (profili maggiori non possono percorrere le linee italiane, francesi e spagnole);

anche ai più convinti sostenitori di tale progetto infrastrutturale, stante la drammatica crisi economica in cui versa il nostro Paese, dovrebbe apparire evidente come la realizzazione di un progetto così impegnativo per le finanze dello Stato e perfettamente inutile rispetto a quanto previsto dall'Europa sia del tutto incompatibile con l'ordine di priorità di destinazione delle risorse che dovrebbe essere applicato e che tale principio dovrebbe entrare con forza nell'agenda politica di qualsiasi Governo;

sempre in merito alla TAV, il Tribunale Permanente dei Popoli (TPP), considerando i trattati su diritti umani e civili, sull'accesso agli strumenti di partecipazione, ritiene censurabili gli Stati che nel diritto e nelle prassi non garantiscono la partecipazione delle popolazioni locali, ha dichiarato che in Valsusa si sono violati i diritti fondamentali sia di natura procedurale e di informazione sia per l'accesso alle vie giurisdizionali e sono stati violati anche i diritti fondamentali civili, libertà di parola ed espressione. Inoltre, il Tribunale Permanente dei Popoli ha raccomandato a Francia e Italia di sospendere i lavori della Torino-Lione e di attivare un confronto in cui venga presa in considerazione l'opzione zero.

alla luce di quanto precede  
esprime

PARERE CONTRARIO.