

RESOCONTO STENOGRAFICO

715.

SEDUTA DI LUNEDÌ 19 DICEMBRE 2016

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **ROBERTO GIACHETTI**

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-36

	PAG.		PAG.
Missioni	1	(Discussione sulle linee generali – A.C. 4151) ...	2
Presidente	1	Presidente	2
		Airaudò Giorgio (SI-SEL)	10
		Bragantini Paola (PD)	6
Disegno di legge: S. 2551 – Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (Approvato dal Senato) (A.C. 4151) (Discussione)		Causi Marco (PD), <i>Relatore per la maggioranza</i>	2
		Farina Gianni (PD)	14
Presidente	1	Spadoni Maria Edera (M5S), <i>Relatrice di minoranza</i>	4
		(Repliche – A.C. 4151)	16
		Presidente	16
		(Annunzio di una questione pregiudiziale – A.C. 4151)	16
		Presidente	16

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

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

	PAG.		PAG.
Proposta di legge (Proposta di trasferimento a Commissione in sede legislativa)	16	Ordine del giorno della seduta di domani	17
Presidente	16	Testi degli interventi di cui è stata autorizzata la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta odierna: Marco Causi (A.C. 4151); Gianni Farina (A.C. 4151)	18
Intervento di fine seduta	17		
Presidente	17		
Spadoni Maria Edera (M5S)	17		

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ROBERTO GIACHETTI

La seduta comincia alle 14.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito la deputata segretaria a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

ANNA MARGHERITA MIOTTO, *Segretaria*, legge il processo verbale della seduta del 12 dicembre 2016.

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

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Baldelli, Baradello, Bernardo, Michele Bordo, Boschi, Braga, Matteo Bragantini, Brambilla, Bratti, Brunetta, Bueno, Caparini, Castiello, Cirielli, Costa, D'Agostino, D'Alia, Dambruoso, Delai, Di Gioia, Fedriga, Ferranti, Fico, Fioroni, Gregorio Fontana, Fontanelli, Formisano, Franceschini, Garofani, Gelli, Giancarlo Giorgetti, Grillo, La Russa, Locatelli, Lorenzin, Losacco, Lotti, Lupi, Madia, Manciuilli, Marazziti, Orlando, Pastorelli, Pes, Pisicchio, Portas, Rampelli, Ravetto, Realacci, Rigoni, Francesco Saverio Romano, Rosato, Sanga, Sani, Scotto, Ta-

bacci, Terzoni, Valeria Valente e Vignali sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente sessantatré, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'allegato A al resoconto della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Discussione del disegno di legge: S. 2551 – Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016 (Approvato dal Senato) (A.C. 4151) (ore 14,05).

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

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi è in distribuzione e

sarà pubblicato nell'allegato A del resoconto stenografico della seduta odierna (vedi l'allegato A- A.C. 4151).

**(Discussione sulle linee generali
- A.C. 4151)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi parlamentari del Movimento 5 Stelle e del Partito Democratico ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del Regolamento.

Avverto, altresì, che la III Commissione (Affari esteri) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire il relatore per la maggioranza, deputato Marco Causi. Nel frattempo, prego di lasciare liberi i banchi del Governo. Prego, onorevole Causi.

MARCO CAUSI, Relatore per la maggioranza. Presidente, colleghe e colleghi, con la ratifica di questo accordo, siamo a un passo dalla chiusura di una vicenda più che ventennale che ha impegnato tante energie, tanta discussione e tanta polemica nel nostro Paese, ma fin dai primi mesi del prossimo anno si potrà finalmente dare avvio ai lavori di scavo del nuovo tunnel ferroviario sotto il Moncenisio, destinato sostituire la storica galleria del Frejus.

La Commissione affari esteri della Camera dei deputati ha effettuato, durante l'esame in sede referente, un ciclo di audizioni che invece non si era tenuto durante l'esame di questo importante provvedimento al Senato. Penso che abbiamo fatto bene, ritengo che abbiamo messo agli atti numerosi materiali che potranno aiutare la nostra discussione. È molto probabile che le opinioni politiche ormai consolidate dei diversi gruppi parlamentari sul progetto del tunnel non si modificheranno, però è mio auspicio che la discussione, anche serrata, possa svolgersi, all'interno dell'Aula di Montecitorio e anche al di fuori, tenendo conto fino in fondo dei materiali che abbiamo raccolto.

Nell'epoca della postverità molti pensano che qualsiasi baggianata o fandonia percorra molto velocemente la rete sia di per sé vera, ma i materiali a nostra disposizione consentono di non cadere in questo tranello. È necessario però un esercizio di vera onestà intellettuale. Nel 2015 l'Unione europea ha deciso di intervenire tramite cofinanziamento su quest'opera, con un cofinanziamento del 40 per cento, ma nell'ambito degli accordi europei il cofinanziamento è condizionato alla ratifica dell'accordo bilaterale entro il 1° gennaio del 2017 e in questo senso abbiamo agli atti le comunicazioni pervenute fra Commissione europea e Governo italiano e in questo senso si sta muovendo anche il Parlamento francese, che ha concluso l'esame in sede referente in Commissione, lo stesso giorno in cui l'abbiamo concluso noi, e va in Aula, all'Assemblée nationale, nel giorno di giovedì.

La nuova linea Torino-Lione non è una linea ad alta velocità. Al pari di tutte le linee di montagna e a quelle che afferiscono i tunnel di base alpini, l'attraversamento in galleria e i tratti di adduzione sono limitati nella velocità. Non è quindi corretto usare, parlando di questo progetto, il termine « TAV », oppure, alla francese, « TGV », che infatti non esiste in nessun accordo italo-francese, né nel programma europeo. Potrebbe sembrare questa una questione di mero formalismo definitorio, ma sappiamo bene che *nomina sunt consequentia rerum* e dobbiamo evitare, ferme le diverse opinioni sull'opera, che siano invece le cose a diventare schiave e conseguenza di un nome sbagliato.

Il traffico merci che attraversa l'arco alpino occidentale – e viene rilevato ai confini di Stato – ammonta nel 2014 a più di 40 milioni di tonnellate di merci, ma la sua composizione modale è assolutamente distorta: 91 per cento su strada, solo 9 per cento su ferrovia. L'aberrante distruzione modale del traffico merci sull'arco alpino occidentale comporta il transito annuale di oltre 2,6 milioni di TIR, di cui 1,3

attraverso Ventimiglia, il resto divisi equamente fra l'autostrada del Frejus e l'autostrada del Monte Bianco.

I costi ambientali, economici e sociali di questa situazione sono imponenti e non vanno solo a svantaggio dei territori di frontiera alpina del Piemonte e della Valle d'Aosta, ma anche – forse soprattutto – di quelli del Ponente ligure sull'intera direttrice Genova-Ventimiglia. Una tonnellata di merci trasportata da un treno moderno produce meno del 20 per cento dell'anidride carbonica prodotta dall'equivalente trasporto su strada, oltre a costare la metà.

Se noi riusciamo – e questo è l'obiettivo di questo Progetto – a eliminare almeno un milione di TIR dalle strade quali la Genova-Ventimiglia e dalle altre strade che attraversano l'arco alpino occidentale, questo significa non solo far respirare le montagne e la Liguria, ma soprattutto ridurre le emissioni di anidride carbonica in una misura pari alla produzione complessiva di CO₂ generata da una città di 300.000 abitanti. È ben noto – e sarebbe un errore non ricordarlo in questa sede e in questa occasione – che la gestazione progettuale dell'investimento di cui stiamo discutendo, cominciata più di vent'anni fa, è stata attraversata da ritardi, critiche, errori, ripensamenti. Nella fase più recente, però – e anche questo sarebbe un errore non ricordare o non riconoscere – le Amministrazioni incaricate hanno lavorato per un cambiamento significativo del progetto iniziale. L'attuale progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, di cui il tunnel è il pezzo centrale, è molto diverso da quello iniziale. Le critiche pressoché generali e l'opposizione alla prima persona del progetto hanno prodotto un risultato di un radicale cambiamento di rotta. Si pensi soltanto che il progetto iniziale prevedeva, sul versante italiano, la realizzazione interamente in nuova sede di 82 chilometri di nuova linea, con un costo complessivo di quasi 9 miliardi, mentre invece oggi il nuovo progetto di cui stiamo parlando limita a soli 32 chilometri la costruzione di linee in nuova sede, massimizza il riutilizzo e

l'ammodernamento della linea storica, riutilizza altre infrastrutture, minimizza il consumo di suolo e il costo non è più di nove miliardi, ma si è praticamente dimezzato: 2,9 miliardi per la quota a nostro carico del tunnel e 1,9 miliardi per le linee di abduzione che porteranno da Bussoleno a Torino.

La riprogettazione è frutto di una discontinuità decisa dal Governo italiano e di un suo importante impegno ed è anche un impegno che è stato proseguito e svolto dal tavolo istituzionale di Palazzo Chigi e dall'Osservatorio tecnico, coinvolgendo le comunità locali, le istanze del territorio, gli enti locali e dando quindi nuova centralità ai vincoli derivanti dalle caratteristiche territoriali e ambientali della zona. La realizzazione dell'opera è affidata a una società di diritto pubblico francese, di cui sono soci paritari due Stati: anche questa è un'importante differenza al confronto con il ciclo di progettazione e di realizzazione di grandi opere pubbliche del primo decennio del secolo in Italia. Oggi non esiste più la legge-obiettivo, che tante giustificate critiche ha ricevuto: il promotore dell'opera non è un privato contraente generale a cui la Pubblica Amministrazione affida in concessione un ruolo esorbitante, spogliandosi di fondamentali competenze a svantaggio dello Stato. Il promotore è una società pubblica *in house* che risponde alle due amministrazioni statali nazionali e un elemento molto qualificante dell'Accordo di Parigi è che all'interno del programma di costruzione del tunnel e quindi a tutti gli appalti di Thales anche sul lato francese viene applicata la normativa italiana delle informazioni antimafia e cioè le regole volte a prevenire e contrastare le infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti pubblici, ai sensi del decreto legislativo n. 159 del 2011.

Si tratta di un successo per l'Italia e per quanti hanno creduto e credono nella possibilità di realizzare le grandi opere tenendo fuori la criminalità organizzata. Abbiamo insomma convinto la Francia – e questo primo passo, inserito in un accordo internazionale, può diventare un

punto di partenza per un'iniziativa italiana a più ampio raggio — che il fenomeno dell'infiltrazione della presenza della criminalità organizzata travalica i confini nazionali e che, per contrastarlo, le normative e le procedure adottate in Italia sono in sostanza le migliori.

In conclusione, nello svolgere il compito di relatore assegnatomi dalla III Commissione, mi sembra di poter affermare che il vero punto fondamentale che porta alcuni partiti e alcuni movimenti a manifestare opposizione nei confronti del nuovo tunnel ferroviario del Moncenisio, sia da collegarsi al mancato riconoscimento delle importanti modifiche che l'attuale progetto mostra rispetto a quello iniziale.

Si tratta ovviamente di una posizione legittima, finché sostenuta all'interno delle regole della legalità e del confronto democratico. E, tuttavia, si tratta anche di una posizione che paradossalmente tende a non riconoscere che il movimento di opinione contrario alla Torino-Lione ha ottenuto risultati rilevanti poiché, in sostanza, ha indotto il Governo ad accogliere molti elementi di critica e a ripensare radicalmente il progetto iniziale. Sul piano politico questo potrebbe essere catalogato come un successo del movimento e a me sembra paradossale che questo successo non venga apertamente rivendicato. Al contrario, a mio modo di vedere la vicenda della riprogettazione della Torino-Lione sembra un segnale di una dinamica feconda che si è innestata fra istituzioni e società civile nel nostro Paese, dinamica che non casualmente ha generato una progressiva contrazione delle basi di consenso dell'originario movimento contro l'opera. Quello che è rimasto in campo sembra ormai riconducibile, da un lato, a posizionamenti di natura prettamente politicistica e, dall'altro lato, alle frange estremistiche e paraterroristiche dei professionisti internazionali del sabotaggio.

Raccomando, quindi, una rapida conclusione dell'esame di questo provvedimento e non solo per motivi reputazionali, cioè per mantenere gli impegni siglati internazionalmente dall'Italia, ma per il

merito del progetto e, cioè, per l'obiettivo riguardante l'abbattimento della produzione di anidride carbonica, la tutela ambientale delle montagne alpine e la diffusione internazionale delle normative italiane antimafia.

Vado ora naturalmente alla fine, Presidente, e chiedo di consegnare agli atti una relazione scritta molto ponderosa, perché naturalmente per raccontare una storia di vent'anni 10 minuti sono pochi. Tuttavia, mi sono curato di scrivere in venti punti sinteticamente le questioni anche emerse durante il dibattito in III Commissione...

PRESIDENTE. È autorizzato a consegnare ma deve concludere.

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. Molti ritengono che la questione sociale si contrapponga allo sviluppo economico e sostenibile. Ciò non è vero per un Paese come l'Italia; noi abbiamo, in Italia, un attivo di bilancia corrente dei pagamenti secondo, in Europa, solo alla Germania, il che significa che milioni e milioni di posti di lavoro italiani dipendono dal commercio internazionale, soprattutto da quello intraeuropeo. È per questo che l'Italia ha un essenziale bisogno che il movimento internazionale delle merci, che deriva dalla sua economia, possa continuare e possa crescere con infrastrutture di trasporto adeguate e moderne, smettendo di generare i pesanti impatti ambientali e gli elevati costi economici oggi prodotti dai milioni di TIR...

PRESIDENTE. Deve concludere.

MARCO CAUSI, *Relatore per la maggioranza*. ... che transitano alle frontiere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire la relatrice di minoranza, onorevole Maria Edera Spadoni.

MARIA EDERA SPADONI, *Relatrice di minoranza*. Grazie, Presidente. Proprio dopo le audizioni che sono state fatte in Commissione affari esteri e comunitari,

audizioni che, ricordo, sono state volute fortemente dal MoVimento 5 Stelle, sono state riscontrate varie criticità sul provvedimento che stiamo esaminando quest'oggi. La prima criticità è una lesione dei principi costituzionali che riguardano la sovranità popolare e la partecipazione. L'accordo si inserisce in un complesso processo che ha inizio negli anni Novanta e che è stato caratterizzato, anche dopo la ratifica della Convenzione di Aarhus, da un mancato ascolto della popolazione interessata dal tracciato della linea ferroviaria. In Val di Susa sono stati violati: i diritti relativi alla piena informazione sugli obiettivi, le caratteristiche e le conseguenze del progetto della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione; sono stati violati i diritti di partecipare direttamente, attraverso i rappresentanti istituzionali, ai processi decisionali relativi alla convenienza ed eventualmente al disegno e alla costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione; la popolazione della Val di Susa ha a più riprese, con manifestazioni e presidi ma anche con petizioni e delibere delle amministrazioni locali, chiesto e non ottenuto ascolto. Quindi, in questo caso non stiamo parlando di frange paraterroristiche, come ho sentito precedentemente, ma stiamo parlando di una popolazione — io sono andata ieri proprio in Val di Susa e lo consiglio ai colleghi — che si oppone fortemente a quest'opera. Di certo — ripeto — non stiamo parlando di paraterrorismo, ma di un popolo che da più di vent'anni sta criticando e si sta opponendo a quest'opera inutile.

Nell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione sin dalla sua costituzione emerge il ruolo guida assunto dalle istituzioni nazionali e la difficoltà, per le amministrazioni locali, di far valere la propria posizione e di vederla correttamente rappresentata all'esterno, con alcune evidenti forzature nel percorso sino alla rottura del 30 dicembre 2008. Numerosi sindaci, infatti, si rifiutano di proseguire la partecipazione all'Osservatorio, eccependo il suo passaggio da organo di discussione sull'opportunità o meno della costruzione della linea ad organo che

decide come costruirla. L'Osservatorio non può, quindi, essere considerato come un luogo di effettivo confronto e garanzia della partecipazione dei soggetti interessati.

C'è un'irragionevolezza di quest'opera. Da 15 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. Manca una correlazione fra mezzi e fini, donde l'irragionevolezza del disegno di legge in discussione. A ciò si può aggiungere l'irragionevolezza del riparto dei costi fra Italia e Francia — ricordo che quasi il 58 per cento (il 57,9 per cento) è a carico dell'Italia, per 12 chilometri, e il 42 per cento è a carico della Francia, per 45 chilometri — e più ampiamente i dubbi circa l'impegno finanziario dell'Unione europea. Gli impegni attuali, quale l'Accordo fra la Commissione europea e i Ministri competenti fra Italia e Francia, non garantiscono la partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto. Inoltre, il disegno di legge di ratifica autorizzerebbe in futuro modifiche, anche sostanziali agli accordi sulla base di semplici scambi di lettere fra i due Governi. Questo è ciò che viene incluso all'interno dell'Accordo; cioè, attraverso semplici scambi di lettere si potrebbe modificare, anche in sede di bilancio, tutto quello che può essere modificabile, così esautorando Parlamenti e cittadini dei loro diritti e doveri costituzionali di controllo e ammettendo la possibilità di influenzare il bilancio dello Stato mediante procedure illegittime.

Bisogna utilizzare gli importi previsti per la realizzazione di opere utili, per ricostruire e mettere in sicurezza il territorio, dando priorità alle zone terremotate e a quelle alluvionate e restituire all'Italia la sua sovranità economica, annullando gli impegni nei confronti della Francia che obbligano il nostro Paese a farsi carico della maggior parte dei costi di un'opera

transfrontaliera. In sintesi, il costo della galleria di 57 chilometri presenta dei calcoli inattendibili; la certificazione dei costi presenta un documento inaffidabile. Perché l'Italia paga ogni chilometro della galleria di base quasi cinque volte più della Francia? Finanziamenti nazionali ed europei non sono disponibili per costruire l'intera opera. Per quanto riguarda il trasporto dei passeggeri, il tempo di percorrenza da Milano a Parigi verrebbe diminuito di pochissimo. Quindi, ha senso fare un'opera del genere e spendere 2,3 miliardi per l'Italia?

In questo momento storico il traffico delle merci è in continua decrescita. Ricordo, poi, la posizione della Francia, che ha più volte sollevato riserve reali circa la fattibilità del progetto, e l'esclusione dei cittadini dal processo decisionale; quindi, è stata ignorata la Convenzione di Aarhus del 1998. È interessante poi notare nell'articolo 3 l'impegno per prevenire ogni rischio di tentativo di infiltrazione mafiosa delegando a una commissione intergovernativa l'incarico di elaborare un regolamento dei contratti estremamente rigoroso. Questo articolo 3 è un capolavoro in quanto fa sì che, con modalità del tutto singolari quanto improprie, sia l'accordo sia il protocollo producano effetti giuridici internazionali, ossia l'elaborazione di un regolamento dei contratti, prima ancora che i predetti atti siano stati ratificati e siano vigenti nell'ordinamento italiano. Ciò facendo si consente che il Parlamento esamini un atto, il regolamento, prima ancora che le fonti del medesimo atto vengano ratificate.

Il regolamento si compone di 15 articoli e di ben 2 allegati e ha come oggetto la definizione delle regole applicabili. Al fine di prevenire e contrastare i tentativi di infiltrazione mafiosa viene costituita una struttura binazionale, con due prefetti, che dovrà valutare i titoli delle ditte sulla scorta della *white list* italiana. Abbiamo visto, purtroppo, quanto sia complicata la gestione delle *white list* anche in Italia, con tutte le nostre banche dati; figuriamoci quando ci si dovrà confrontare con ditte che hanno sede all'estero e in tutta Eu-

ropa. Da ultimo, dobbiamo ricordare i dubbi espressi il 10 giugno 2016 – quindi, stiamo parlando di pochi mesi fa e non di anni fa – dal presidente della Corte dei conti francese, evidenziando come l'Agenzia francese per il finanziamento delle infrastrutture abbia un *budget* ampiamente fuori portata rispetto al costo di questa opera.

Concludendo, per tutte le premesse di cui sopra non possiamo che essere fortemente contrari a quest'opera, che lede i principi di autodeterminazione dei popoli e i principi costituzionali, che vengono violati in ogni sua forma.

PRESIDENTE. Prendo atto che il Ministro Alfano si riserva di intervenire successivamente.

È iscritta a parlare l'onorevole Paola Bragantini. Ne ha facoltà.

PAOLA BRAGANTINI. Grazie, Presidente. In piazza Statuto a Torino, in mezzo al grande spazio urbano che di fatto costituisce la porta del centro città, c'è un grande monumento che raffigura degli uomini che arrancano, arrampicandosi su delle grandi pietre, su dei grandi massi di roccia: si tratta di un monumento dedicato alla costruzione del *tunnel* del Frejus.

Ma quello che ci piace di questo monumento, progettato da Luigi Belli e inaugurato nel 1879, è che sia stato dedicato non ai committenti, al re o alle imprese coinvolte oppure ai progettisti, che erano Sommeiller, Grandis e Grattoni, ma agli operai, agli operai che lavorarono in quell'enorme cantiere, che avevano condizioni di vita dure e anche rischiose. Erano circa 4 mila operai, una piccola città, lavoravano in un cantiere di cui tutta la comunità parlava e nel quale si riponevano grandi aspettative da parte del mondo dell'economia e della politica di allora. In meno di quindici anni, realizzarono quel tunnel che, per oltre dieci anni, fu il più lungo al mondo: 13.636 metri. Orgoglio del Piemonte, vanto anche per le innovazioni tecnologiche che esso apportò alla comunità delle scienze applicate, come la per-

foratrice pneumatica ad aria compressa, sperimentata proprio lì per la prima volta. Quegli operai costruirono una grande opera che unì i territori, popoli ed economie, un elemento di identità forte per il territorio, un dato di forza per l'economia locale e un orgoglio per le comunità: significativo che il grande monumento è stato pensato ed eretto ancor prima della chiusura del cantiere stesso. Grande era la consapevolezza del valore del lavoro, della fatica e del sacrificio delle maestranze, ma altrettanto grande l'orgoglio per il cimento dell'impresa. Si finì di scavare il tunnel proprio il 25 dicembre 1870 e l'inaugurazione avvenne il 17 settembre del 1871. Cavour, Quintino Sella, il re Carlo Alberto, credettero nell'importanza di guardare lontano, di non fermarsi ai confini, ma di scommettere sulla propria possibilità di costruire il futuro del proprio territorio. Si accantonarono importanti risorse, si fecero accordi internazionali, e si partì.

Dopo, terminato il cantiere, l'Italia e la Francia erano più vicine e pareva incredibile. Da allora letteralmente sono passati secoli. Oggi il Frejus è il tunnel transfrontaliero più vecchio delle Alpi, con pendenze oltre il 30 per cento, incompatibili con le esigenze del moderno trasporto merci e del consumo energetico e, soprattutto, inadeguato, e ancor più inadeguabile, rispetto agli standard di sicurezza previsti dalle indicazioni relative ai tunnel: una galleria a unico fornice, priva di uscite di sicurezza e di adeguati sistemi di ventilazione. Da sempre sappiamo che per investire sul trasporto ferroviario è necessario avere un tracciato più lineare con pendenze più gestibili, così come si è fatto o si sta facendo in tutti i varchi alpini dove la scelta di scavare un tunnel cosiddetto di base, cioè insomma alla base della montagna, è la scelta obbligata per salvaguardare la competitività del trasporto su ferro: il Loetschberg, il Gottardo, il Ceneri, il Zimmerberg, il Brennero, il Koralm, il Semmering, tutti tunnel di base.

L'obiettivo europeo è trasferire su ferro il 30 per cento del traffico merci entro il 2030 così come confermato dalla Commissione europea nel Libro Bianco del 2011,

con la finalità di arrivare al 50 per cento nel 2050. Mai meno di 2, 5 milioni di mezzi pesanti attraversano i valichi italo-francesi, intasando con grave carico ambientale le strade che fiancheggiano le coste mediterranee di Ventimiglia, il Frejus e il Monte Bianco. Per farlo occorre che il trasporto merci sia ecocompatibile, economico, efficiente: quindi grandi trasporti, grande capacità piuttosto che velocità, treni in grado di trasportare volumi importanti su linee che evitino il più possibile dislivelli che causano dispendio energetico e allungano ovviamente il percorso. Si pensi che la nuova linea Torino-Lione accorcerà al tragitto rispetto all'attuale linea di circa 30 chilometri, si risparmianno 545 metri di dislivello, portando le pendenze ad essere inferiori al 12 per cento e soprattutto sarà rettilineo, con uscite di sicurezza ogni circa 333 metri, e sistemi di ventilazione forzata moderni. Se la nuova linea Torino-Lione nasce con l'obiettivo di favorire e trasferire soprattutto il trasporto merci su rotaia, ovviamente la nuova linea servirà anche per il trasporto delle persone, rendendo competitivo l'utilizzo del treno rispetto all'utilizzo dell'aereo. Questa è un'esperienza comune per chi viaggia lavorando, nessun milanese oggi prende l'aereo per venire qui a Roma, lo fanno anche i colleghi, e anche per noi torinesi spessissimo il treno ormai è uno strumento di viaggio vantaggioso rispetto all'aereo in termini di comodità, disponibilità oraria. Con la nuova linea Torino-Lione il tempo di percorrenza scenderà da 3 ore e 43 minuti a un'ora e 47, avvicinando quindi all'Italia tutta l'Europa nord-occidentale. Si pensi alla Torino-Barcellona che da dodici ore e mezza di percorrenza sarà dimezzata fino a poco più di sei e così ovviamente Parigi, Bruxelles, eccetera.

Oggi ci accingiamo a porre ai voti la ratifica di un accordo internazionale che renderà più vicine l'Europa e l'Italia: 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 Torino-Lione, fatto a Parigi il 24

febbraio 2015, e insieme del Protocollo addizionale, sottoscritto a Venezia l'8 marzo 2016.

Si tratta dell'ultimo atto formale che ci separa dall'avvio del cantiere ufficiale della Torino-Lione, che nei fatti è già partito da tempo per le sue parti preliminari, in particolare il tunnel geognostico che sta avanzando verso i 7 chilometri e mezzo di scavo. Visitando il cantiere — cosa che con molti colleghi torinesi e piemontesi abbiamo fatto numerose volte — si vede tecnologia di altissimo livello, ci si emoziona entrando nella montagna sentendo il forte calore che ci avvolge nel buio. Lì si lavora in condizioni estreme, un'impensabile umidità scalda uomini e macchinari. Sulle bacheche degli operai leggi avvisi vari e ritrovi quell'orgoglio del cemento di cui parlavo prima: hanno festeggiato con un brindisi — gli operai — il raggiungimento del chilometro 6.

Oggi cosa rappresenta il TAV? Rappresenta per molti una battaglia, una istanza di partecipazione, ma per molti rappresenta un feticcio, un'opera scelta come simbolo, scelta fra tante, senza particolari elementi che la caratterizzano rispetto ad altre opere, scelta per organizzare una generica protesta « contro » (contro il capitalismo, contro lo sviluppo, contro le istituzioni), facendo un lavoro piuttosto impegnativo dal punto di vista politico, organizzativo e anche economico di creazione di un vero *brand*, il *brand* NO-TAV, che torna utile nelle manifestazioni più disparate, nelle quali spesso i vessilliferi del simbolo non saprebbero probabilmente nemmeno collocare la Valsusa in una cartina geografica.

Sicuramente molti errori sono stati fatti da parte delle istituzioni nel sottovalutare lo sforzo strutturato e organizzato di coloro che negli anni, sostenendo di muoversi per motivazioni ambientaliste, invece finiscono col favorire il trasporto su gomma anziché quello su rotaia e trasformano un'opportunità di lavoro e di sviluppo per un territorio profondamente in crisi in una occasione di guerriglia, peraltro sempre più stanca e demotivata. L'u-

tilizzo politico che si è fatto di questo cantiere è stato sottovalutato non solo in Piemonte, ma a livello nazionale.

Ma oggi che cosa rappresenta la Torino-Lione? Rappresenta semplicemente un modo per ammodernare le ferrovie italiane, un modo per avvicinare imprese e persone, un modo per migliorare il nostro territorio, la sua vivibilità, la sua sostenibilità. La Torino-Lione è un investimento concreto per spostare il traffico merci su rotaia, cosa che diciamo tutti di voler fare e che con questo accordo cerchiamo di fare in modo strutturato e strategico per il Piemonte, in particolare. Il cantiere è un'opportunità di lavoro nel distretto territoriale torinese con i più alti tassi di disoccupazione che è la Val di Susa. Il Fraunhofer Institut, uno dei principali istituti di ricerca europeo, afferma che lo sviluppo di questa complessiva rete ferroviaria, di cui la Torino-Lione è un pezzettino, potrebbe generare, da qui al 2030, una crescita di 1,8 per cento di PIL, pari a 2570 miliardi di euro, e addirittura 10 milioni di posti di lavoro, a fronte di investimenti di 457 miliardi di euro. Si tratta di porti, aeroporti, stazioni, connessi in modo efficace per costruire un vero e proprio sistema di trasporti su rotaia a livello europeo, pensato come un *unicum* strategico con nove corridoi e 35 essenziali connessioni transfrontaliere che, sempre secondo il Fraunhofer Institut, sono essenziali, tanto che ogni euro investito su queste connessioni transfrontaliere genererebbe 17 euro in termini di delta positivo di PIL. Le compensazioni territoriali per il cantiere della Torino-Lione dovranno essere sfruttate fino all'ultimo centesimo per dare risposte ai bisogni del territorio, soprattutto per avviare altre opportunità di sviluppo per la Valsusa, terra di confine, di passaggio, terra di turismo, di viaggio e di produzioni locali.

Un pensiero e un lavoro dedicato e attento dovrà essere rivolto, ad esempio, ai collegamenti a livello locale, riutilizzando in modo intelligente la linea storica specialmente nei tratti montani. Le montagne costituiscono un ambiente ricco di potenzialità, di risorse umane e materiali e

fornirle di collegamenti efficienti ed eco-sostenibili è una leva di sviluppo fondamentale per rendere visibili e attrattivi territori che possono parere svantaggiati dalla loro distanza dei centri urbani e che invece, adeguatamente connessi, sono in grado di sviluppare economie forti e trainanti.

Per gestire la fase della progettazione prima e della gestione degli interventi relativi appunto alle opere di compensazione è stato costituito l'Osservatorio — lo citava il collega Causi prima — presieduto dall'ottimo Paolo Foietta che intendo ringraziare anche — penso — a nome dei colleghi, ma anche a titolo personale, per il suo impegno, per la passione e per l'intelligenza, che è profonda, nel suo modo di lavorare all'interno dell'Osservatorio. Chi ha seguito la vicenda della Torino-Lione sa bene quanto diversi siano i progetti che saranno effettivamente realizzati rispetto ai progetti che erano stati inizialmente ipotizzati. La linea Torino-Lione che conosciamo non è più neanche lontanamente quella che all'inizio era stata ipotizzata e questo perché si è fatto un lavoro; i progetti sono cambiati perché c'è stato ascolto; i progetti sono cambiati perché le amministrazioni locali hanno partecipato — certo non tutte, ma molte — e insieme si è arrivati a soluzioni diverse, più sostenibili dal punto di vista economico ed anche ambientale.

Ora, la parte più difficile è quella di decidere come spendere i soldi per le compensazioni e farlo in collaborazione con la regione. Stupisce la decisione del comune di Torino di sottrarsi alla partecipazione all'Osservatorio proprio nel momento in cui si deve progettare il complesso di opere compensative, rivolte specialmente all'ambiente e al territorio nell'ottica locale. È una scelta ideologica, di nessun valore pratico, tesa solo a pagare debiti assunti in campagna elettorale con i rappresentanti del *brand* No-TAV. Ma, certo, non sono impegni presi con i cittadini, perché di quelli assunti con i cittadini la nuova amministrazione torinese non pare conservare memoria alcuna. Rassicuriamo i cittadini: le risorse per le

compensazioni saranno spese in opere utili al territorio e le amministrazioni vanno avanti, anche se chi si è candidato per amministrare, in realtà, si sottrae ai doveri dell'amministrare quando questi doveri si fanno difficili.

Voglio spendere anche qualche parola su un tassello importante che costituisce gli accordi transfrontalieri. Il regolamento dei contratti antimafia, volto a garantire la massima trasparenza e un forte contrasto all'infiltrazione della criminalità negli appalti, a seguito della ratifica che discutiamo e che è in corso di approvazione anche nel Parlamento francese, avrà forza di legge ordinaria nei due territori coinvolti. Il regolamento definisce regole per prevenire e combattere le infiltrazioni mafiose in tutti i contratti conclusi dal promotore pubblico, che è TELT, e in tutti i contratti stipulati con subappaltatori e subcontraenti. Non deve essere la paura della malavita a fermarci. Noi dobbiamo combatterla, estirparla e realizzare i lavori nel modo migliore, per migliorare il nostro territorio. La grande attenzione alle leggi è garanzia, ma lo è, poi, ancora di più la trasparenza con cui viene gestito tutto il processo, che, come sappiamo bene tutti, è stato sempre sotto i riflettori dei media e sotto la vigile attenzione della procura e delle Forze dell'ordine.

È da sottolineare anche come grande sia stata l'attenzione rivolta alla sicurezza dei cantieri, tramite una precisa definizione di ispezioni, di verifiche e di protocolli, proprio con un occhio a quegli operai. Tutta l'Italia guarda questo cantiere, ormai diventato simbolo, suo malgrado, di una battaglia politica, ma si tratta di un treno. Si tratta di una linea ferroviaria che avvicina territori e tutela l'ambiente. Tutta la regione Piemonte, le imprese, le maestranze guardano a questo cantiere come a una straordinaria opportunità di lavoro e di sviluppo. Ora, approviamo questo accordo fra l'Italia e la Francia e spegniamo questi riflettori, che troppo spesso sono stati strumentali. Il nostro sguardo deve essere rivolto a quei tecnici e a quegli operai che, a centinaia, costruiranno, con le loro mani, questa

nuova linea ferroviaria giorno dopo giorno. Buon lavoro agli operai che in questi mesi hanno scavato 7 chilometri di tunnel, mentre qualcuno cercava di impedire loro di lavorare, spesso mettendoli anche a rischio. Spegniamo i riflettori, abbassiamo le bandiere: adesso non è proprio più il momento di discutere, adesso è il momento di lavorare (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Airaudò. Ne ha facoltà.

GIORGIO AIRAUDO. Grazie, Presidente. È per me un piacere vederla oggi pomeriggio, perché ha ragione l'onorevole Causi: questa è una lunga vicenda. È una vicenda che per me inizia il 15 ottobre — un martedì — 1991 e il piacere di vederla è legato al fatto che le sue recenti esternazioni aiutano anche me, oggi, a fare una sintesi. Userò anch'io quell'espressione che lei ha usato ieri, cioè facce di bronzo, per capirci. Infatti, questa vicenda è fatta di molte facce di bronzo. Ce ne sono state molte in questa lunga vicenda. Si inizia con i dati che non sono mai stati veri, i dati previsionali sui trasporti, sulle aspettative per quel che riguarda la Torino-Lione. Si potrebbe dire che hanno sbagliato più dei sondaggisti. Infatti, in questo caso, i trasportisti, chi ha dato quei numeri li ha sbagliati alla lunga.

Allora, è utile, però, ricordare l'*incipit* di questa vicenda sui dati, cioè le ragioni per cui noi ci siamo impegnati sulla Torino-Lione. Nel 1991 l'allora ex presidente di Confindustria Sergio Pininfarina dichiara a *La Stampa* che la TAV doveva essere fatta subito, perché nel 1997 — quindi sei anni in avanti rispetto al momento di questa intervista — quella linea, la linea storica, sarebbe risultata satura rispetto a un volume di traffico stimato in 4,3 milioni di passeggeri, 14,3 milioni di tonnellate di merci, che sarebbero poi salite ad opera conclusa, sempre secondo l'illustre presidente di Confindustria. Spesso l'Unione industriali di Torino e le Unioni industriali sono la sede di questi

numeri, di queste previsioni, prevalentemente fallaci. Il traffico di merci sarebbe passato, poi, a 18,6 milioni di tonnellate. Sono passati venticinque anni, inutile ricordare che nel 1997 la linea Torino-Lione non era satura. È utile avere presente che questa quantità di tonnellaggi, di merci e di passeggeri non è mai stata neanche sfiorata; siamo molto al di sotto e non solo perché a un certo punto è arrivata la crisi, non solo perché nel frattempo sono state realizzate altre iniziative, ma perché in questo Paese è mancata totalmente una politica dei trasporti. Anche oggi si fanno le ennesime previsioni, altre facce di bronzo si cimentano nelle previsioni, come l'architetto Virano, che ha scelto anche lui la sede dell'Unione industriali. L'architetto Virano è ex membro della segreteria del Partito Comunista Italiano, ed è stato responsabile per gli enti locali negli anni Settanta. Come si dice, si tratta di un profilo noto a Torino, per capirci. Quando l'architetto Virano dice che è merito del movimento se alcune cose sono state migliorate, anche in quel caso ci si comporta come una faccia di bronzo. Infatti, ovviamente, in tutti gli anni quel movimento è cresciuto. Stiamo parlando di un movimento popolare, stiamo parlando di un movimento partecipato, di un movimento che ha prodotto proprie rappresentanze, che i cittadini hanno liberamente scelto in molte amministrazioni della Val di Susa. Molti altri amministratori hanno fatto parte di quel movimento, alcuni hanno dovuto cambiar partito perché le loro idee non erano più ospitate all'interno di quelle compagini politiche, ma questo attiene alle vicende della politica italiana, non alla vicenda dell'alta velocità. Ebbene, non solo quei numeri non sono mai stati rispettati. È certo che quel movimento ha ottenuto dei risultati e sono tutti i risultati di quel movimento; sono risultati legati alla sua capacità di leggere i numeri, di leggere i dati, di conoscere quel territorio, di abitarlo e viverlo. Per esempio, chi vive in quel territorio — come il sottoscritto — può dirvi che è inutile vaneggiare ancora sul fatto che nel sistema dei trasporti di questo Paese il trasporto su rotaia trasfe-

rirà il trasporto su gomma. Sapete qual è stato negli ultimi anni l'incremento sulle statali della Val di Susa (sono due: statale 24 e statale 25)? Sapete qual è l'incremento di automezzi? È quello sotto i 18 quintali...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Airaudo. Lei deve gentilmente lasciare il banco del Governo.

GIORGIO AIRAUDO. La ringrazio, ma io andavo avanti lo stesso.

PRESIDENTE. Ma io no. Prego, onorevole Airaudo.

GIORGIO AIRAUDO. Sono automezzi al di sotto dei 18 quintali e sono prevalentemente automezzi di società guidati da autisti dell'Est europeo (polacchi ed altri). Sono automezzi che fanno concorrenza allo stesso trasporto dei TIR, ovviamente riducendo la quantità di materiale che si può portare. Lo fanno anche perché in quel caso — sì — c'è un serio problema di diritto del lavoro e dei lavoratori. Infatti, c'è una straordinaria concorrenza sul costo del lavoro per quel che riguarda gli autisti, coloro i quali trasportano merci. Questo avviene nella totale assenza della nostra politica, nella totale assenza di un coordinamento di politiche, per cui, mentre noi progettiamo il trasferimento di merci che non ci sono più, per quantità che non arriveranno più, ci sono merci che vengono trasportate in tutt'altro modo, che non seguono i corridoi progettati dai grandi architetti europei, ma che, invece, seguono la materialità, la riduzione dei costi orari per il trasporto. Ovviamente, di questi autisti bisognerebbe preoccuparsi: sono coloro i quali, per mantenere i tempi di trasferimento, mangiano e dormono in cabina o mangiano e dormono lungo le statali. Basta frequentare quelle statali per andare a casa, come capita a me spesso, per vederli.

Non è difficile, non bisogna fare ricerche particolari, non bisogna spendere soldi in particolari progetti di indagine. Abbiamo, allora, un problema molto sem-

plice: siamo di fronte a un'opera che da lungo tempo è stata pensata male, per un trasporto che non esiste, senza una politica di trasporti integrata; e siamo di fronte a un'opera che, oltre a rivelarsi inutile perché non si sono realizzati i suoi presupposti iniziali (ho citato per questo i primi dati che venivano citati per giustificarla), non troverà più quel quantitativo. Peraltro faccio notare che alcune di quelle imprese e di quegli imprenditori che nel 1991 cominciarono a parlare di questa esigenza per sviluppare Torino, nel frattempo hanno lasciato Torino, non ci sono; e non se ne sono andati perché non c'era l'alta velocità: se ne sono andati per altre ragioni, per ragioni che si sono nel tempo realizzate. Cioè, per capirci: la FIAT non è che ha venduto meno macchine e ne produce meno a Torino (ricordo che lo stabilimento FIAT di Torino è ancora interessato dalla cassa integrazione, e che i dipendenti e il suo indotto vengono costantemente ridotti), ma se ne è andata per scelte di politica industriale di carattere addirittura globale, internazionale. E se devono spedire delle auto dall'Italia verso gli Stati Uniti, le spediscono come è noto, per ragioni logistiche anche militari, dal porto di Livorno, non le spediranno mai da un altro porto europeo; e c'è una ragione precisa per cui questo avviene.

Siamo di fronte quindi ad un'opera progettata male, lo ripeto, che arriva tardi, che arriva in un mondo già cambiato; siamo di fronte ad un'opera che ha avuto una fortissima resistenza civile sul territorio, civile, che non è stata capace — e anche qui ci sarebbero tante altre facce di bronzo — di essere rappresentata dalla politica dei territori, se non dagli amministratori di prossimità, quelli più vicini, i sindaci dei comuni e di quelle comunità interessate a quella vicenda. Politica che non ha saputo trovare risposte, soluzioni, politica che ha spesso cercato la furbizia, politica che ha spesso cercato e visto il trasformismo (anche questa malattia non legata alla TAV, assai diffusa in questo Paese: riguarda abbondantemente anche queste Aule, per capirci), ma una comunità che ha saputo studiare, documentarsi,

produrre iniziativa; produrre addirittura iniziativa economica: ci sono iniziative economiche, non solo sociali, che sono nate intorno al movimento di contestazione critica alla TAV. Sono fatti straordinari di partecipazione, che hanno consentito in una zona che è depressa dagli anni Settanta (parliamo di circa 70 mila abitanti in Val di Susa, quella che Giorgio Bocca definiva la periferia ovest di Torino: perché si può avere anche una periferia che arriva in montagna, quando si è una città ai piedi della montagna, può succedere anche questo) di produrre una critica. Quella critica è stata in parte accolta: bene, ma non è stata accolta la critica di fondo, non è stato spiegato a quella comunità che si è documentata, ha studiato, che è dotta di questi temi, perché si devono impegnare soldi dei cittadini e risorse per un'opera che non serve; mentre nel frattempo quegli stessi cittadini, in quello stesso territorio, vedevano ospedali chiudersi, ridimensionarsi, vedevano luoghi di lavoro scomparire, vedevano i loro trasporti allungarsi. Ma non verso Lione: perché quando le merci diventano più importanti delle persone, le persone rischiano di diventare merce; e quando le persone diventano merce, è difficile pensare che possano essere felici, che possano progettare una propria vita in autonomia.

Allora quel territorio, che è un territorio dotto e competente, ha mosso una critica puntuale; ma quella critica non è stata ascoltata nel suo punto di fondo, perché non è stata data la risposta: perché impegnate così tanti soldi, per così tanto tempo, su previsioni sbagliate, per trasportare merci che non ci sono, per costruire un così basso numero di posti di lavoro? Ben vengano tutti i posti di lavoro. Guardi, io ho un grandissimo rispetto per tutte le persone che lavorano, anche per chi lavora nell'industria delle armi; ma questo non mi impedisce, insieme a molti lavoratori dell'industria delle armi, altra industria importante nel torinese, di essere un pacifista. Non è che perché uno è costretto a lavorare, o non può o non ha alternative al lavoro in un cantiere dell'Alta velocità, è benemerito in quanto tale: uno può

lavorare in un cantiere dell'Alta velocità, e magari essere critico e contrario a quella stessa opera.

Può anche succedere questo, e anche questo è successo in Val di Susa. Altrimenti non si capisce come molte cose in quella valle si fanno anche quando non si vogliono far sapere: perché anche i cantieri, come si dice, hanno le loro zone d'ombra, e molte volte quelle zone d'ombra sono illuminate da quei lavoratori che vi lavorano, che sono benemeriti; e non solo quando faticano, ma anche quando pensano, usano la testa, sono uomini e donne liberi, e sono capaci di esprimere un'opinione.

Siamo, quindi, di fronte ad un Trattato. Non credo che sarà l'ultimo episodio: vedo una certa fretta. L'ho vista e l'ho sentita nei commenti l'altro giorno a Torino, all'Unione industriale; la vedo e la sento in alcuni commenti giornalistici. Guardate, non finisce qui questa vicenda, non finisce con questo Trattato. Le bandiere di quel movimento non verranno ammainate. Quella pratica sociale che si è radicata e si è diffusa in quella valle resterà, crescerà, evolverà: sarà capace di distinguere tra i gesti solitari di testimonianza, di cui ognuno si assume innanzitutto individualmente le proprie responsabilità, e quelle che sono le pratiche democratiche e non violente che la stessa procura di Torino, di fronte ad arditi provvedimenti giudiziari, ha dovuto riconoscere nelle aule di tribunale; non nelle sedi della politica, nelle aule di tribunale.

Siamo quindi di fronte ad un altro episodio, ad un altro passaggio: siamo di fronte a degli altri denari pubblici, che per molto tempo vengono impegnati; siamo di fronte a dei cittadini informati in un territorio, siamo di fronte ad un movimento che ha fatto scuola nel Paese come modello di partecipazione, come modello di relazione, come capacità di non isolarsi, di non chiudere, di essere esattamente socialmente il contrario di quel fenomeno NIMBY con cui culturalmente si è cercato di contrastarlo. È tutto meno che un movimento chiuso dentro un territorio! Parte dal proprio territorio, per criticare

un'opera che non ha senso per quel territorio, ma noi pensiamo — e l'abbiamo affermato più volte, lo facemmo all'inizio di questa legislatura con una mozione presentata insieme ai colleghi del Movimento 5 Stelle — sia un'opera inutile per il Paese; sia un'opera inutile per il Paese, a maggior ragione in questi anni di crisi che stiamo vivendo; sia un'opera inutile per il Paese, a maggior ragione per la situazione che questo Paese vive dal punto di vista della sua struttura territoriale: che frana sotto le piogge, che è violentata dai terremoti, che è impotente rispetto alle alluvioni.

E allora continua ad essere inevasa la domanda principale, che da quell'ottobre 1991 chiedeva: ma perché tutti quei soldi per spostare delle merci, e non delle persone? Perché all'inizio si diceva che sarebbero state soprattutto persone; poi visto che ormai il tragitto è in galleria, e in galleria oltre una certa velocità non si può andare, si sa che il problema non sono le persone! Quindi il problema non è raggiungere per il week-end la famiglia, il proprio figlio che studia a Parigi: il problema è il trasporto delle merci.

Ora, a quella domanda di fondo — perché lo fate? perché tanto denaro? non si può fare altro? — non è stata data ancora risposta, e ancora oggi si preferisce tirare avanti. Tirare avanti, dire: ma come? Sì, qualcosina vi daremo, le compensazioni, qualche contentino, c'è stata qualche correzione; e vivaddio, anche perché il primo progetto era spaventoso: voleva bucare una montagna, il Musinè, che ha una concentrazione di amianto significativa, come ammette lo stesso architetto Virano. Però me li ricordo gli anni, onorevole Causi, in cui mi veniva detto: sei un visionario; peccato che io su quella montagna ci andavo da bambino, perché sono nato lì sotto. La conosco, ci ho vissuto, so cos'è; ed è una montagna che storicamente, anche a primavera, è secca, cioè non cresce l'erba, l'erba ingiallisce, perché c'è una quantità di radiazioni, radioattività naturale, che sale dal terreno: è fatta così, è il territorio.

Penso, allora, che noi dobbiamo continuare ad insistere; ed è per questo che anche nell'occasione del Trattato in quest'Aula, anche domani, come abbiamo già fatto in Commissione, con gli emendamenti insistiamo perché si ripensi a quell'opera.

Noi come gruppo parlamentare di Sinistra Italiana abbiamo anche presentato, incardinandola, la proposta di una Commissione di inchiesta sui costi della TAV nel nostro Paese: non della Torino-Lione, ma della TAV. No, perché se l'architetto Virano ci dice che son stati capaci di fare tanti risparmi grazie anche ai movimenti, francamente mi chiedo perché continuiamo a fare tanti sprechi in tutti gli altri tratti di TAV, perché l'aumento di costo per chilometro è tantissimo, perché dobbiamo assistere alle indagini — che credo siano solo all'inizio — per quel che riguarda il Terzo valico, su cui mi aspetto e mi immagino che arriveranno altri provvedimenti nelle prossime settimane, a proposito di altri tratti.

C'è una vicenda complessa che grava intorno alle grandi opere. Io penso che i nostri concittadini preferirebbero, e vorrebbero, non solo in Val di Susa, delle piccole opere. Vorrebbero i piccoli cantieri, quelli che consentono di misurare — come si dice — la risposta della politica e delle istituzioni ai problemi quotidiani. Insomma, vorrebbero che qualcuno sostituisse il neon nella scuola del figlio di Matteo Renzi, invece che fare la TAV in Val di Susa. Ovviamente anche di tanti altri Matteo, anche non Renzi, in giro per l'Italia, o anche non Matteo, per capirci. Forse quei soldi faremmo meglio ad impegnarli nei prossimi anni su opere di questo tipo, perché a quella domanda iniziale — a che cosa serve? —, dopo tutti i dati sbagliati, tutte le previsioni non realizzate, dopo tutte le correzioni accettate, dopo tutte le riduzioni, non c'è risposta. Alla domanda principale — a che cosa serve, e perché? —, a questa domanda, non c'è risposta.

Io sono convinto che in questi anni si sarebbe potuto fare molto di più per il lavoro; si sarebbe potuto fare molto di più

per il territorio; si sarebbe potuto fare di più anche socialmente, ed evitare che un conflitto tracimasse in un problema di ordine pubblico, con le responsabilità che, dove ci sono, vanno acclamate, e di cui chi è responsabile deve rispondere. Ma quando un problema sociale e politico e di governo di un territorio diventa un problema di ordine pubblico, lì la politica ha fallito. Ha fallito, e non può continuare a pensare di proseguire in questo fallimento. Quindi, penso che quell'opera richiederebbe di essere rivista. In ogni caso, come abbiamo fatto in Commissione, penso che ci siano alcune cose che vanno cambiate. Anche nel dibattito in Commissione ho visto che alcuni emendamenti, per esempio due che abbiamo presentato come Sinistra Italiana, sono stati considerati da Causi di interesse. Sono due emendamenti che per noi sono molto importanti, che sollevano due temi importantissimi: uno riguarda il coinvolgimento delle istituzioni e delle popolazioni, l'altro riguarda lo scostamento eventuale dei costi, che per quel che riguarda l'Alta velocità si è costantemente verificato. Si è costantemente verificato in tutti gli altri cantieri.

Quindi, che un problema ci sia, anche la maggioranza ne è consapevole. Che ci siano aspetti di questa vicenda che interrogano direttamente il rapporto tra coloro i quali rappresentano i cittadini e i cittadini, e tra gli organi di governo, le decisioni e la partecipazione dei cittadini, è evidente. È evidente che c'è. Io non sono convinto che perseverare nella continuità dell'opera risolverà questo problema; penso che ogni tanto il principe si deve inchinare al popolo, e quando il popolo negli anni dimostra che ha più ragioni che torti, quelle ragioni vanno riconosciute, non gli si può dare una pacca sulla spalla e dirgli: abbiamo utilizzato quel che ci serviva, ma andiamo avanti lo stesso. Ecco perché avremmo bisogno — ha ragione lei, Presidente Giachetti — di meno facce di bronzo e di più faccia a faccia.

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

GIANNI FARINA. Presidente, sostengo oggi alla Camera l'atto confermativo alla costruzione del tunnel ferroviario di base Torino-Lione. Per l'occasione, in viaggio per Roma, ho preso il nuovo Intercity che passa attraverso la galleria di base del San Gottardo: affermo come un piccolo Paese al centro dell'Europa abbia vinto la sfida della modernità donando all'Unione un'opera destinata a costruire la storia dei collegamenti ferroviari del secolo XXI. La ripresa italiana, all'opposto, tarda a ripartire, anche per i gravi ritardi nell'ammmodernamento e nella costruzione delle grandi infrastrutture, di cui la nazione ha bisogno, se vuol vincere la sfida della competitività all'interno dell'Unione europea e nel contesto globale.

La Lione-Torino ferroviaria attraverso il tunnel di base è un importante tassello per colmare i ritardi accumulati negli ultimi decenni. La rete dei trasporti transeuropea, che è la nuova metropolitana d'Europa, è stata ideata per favorire la circolazione delle persone, quindi l'incontro tra i popoli delle grandi nazioni europee, e il trasporto delle merci su di un mezzo ecologico e rispettoso dell'ambiente e della natura che è il treno. L'obiettivo storico, la sfida, vorrei dire, sta nel diminuire considerevolmente l'utilizzo del trasporto stradale, che incrementa l'inquinamento e le emissioni di gas serra. In questa rete transeuropea, 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: è, in definitiva, l'anello centrale del corridoio Mediterraneo al servizio — attenzione! — di circa il 20 per cento della popolazione dall'Unione europea e di altrettanto Prodotto interno lordo. L'opera, come per il tunnel del Gottardo, contribuirà ai cambiamenti profondi della cultura dei trasporti, valorizzerà i contatti e i rapporti transnazionali, e favorirà l'avvento di straordinarie realtà macroeconomiche nell'interesse delle popolazioni delle regioni alpine e dell'Unione.

La linea per merci e passeggeri Torino-Lione si estende per una lunghezza di 270

chilometri, il 70 per cento in Francia e il restante 30 per cento in Italia. La parte fondamentale è rappresentata dalla sezione transfrontaliera, che supera l'attuale linea di montagna trasformandola in una direttissima di pianura, grazie alla realizzazione del tunnel del Moncenisio. Perché la nuova galleria? Perché l'attuale linea ferroviaria di collegamento Italia-Francia nell'arco alpino è inadeguata a rispondere alla sfida della modernità. Il treno è competitivo se non si arrampica sulle montagne, come è avvenuto nei due secoli che ci hanno preceduto; il treno è competitivo se viaggia in pianura e riduce i tempi di percorrenza: navetta per le persone, chilometro zero o giù di lì per le merci. E l'unico modo per farlo, nel massiccio alpino, è costruire il tunnel di base, come già attuato nella Confederazione Elvetica con la recente inaugurazione dell'opera: un tunnel a due canne di 57 chilometri, del Gottardo, per unire Zurigo a Milano, e, in prospettiva, creare la verticale del trasporto merci in ferrovia da Rotterdam a Genova e ritorno, che, direi, è l'incontro del Mediterraneo con il Mare del Nord.

La linea esistente è totalmente inadeguata per gli standard di trasporto internazionali: nel tunnel ferroviario del Frejus i treni si arrampicano oltre i 1.300 metri, e necessitano spesso, per la traversata, di ben tre locomotive, sino a quasi il 50 per cento in più del costo energetico di una linea di pianura. Il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, parte del corridoio transeuropeo 5, prevede tratte così suddivise: la Torino-Susa, la costruzione della linea Lyon-Saint-Jean-de-Maurienne, ed altre opere ancora. Il progetto, come già accennato, preventiva un costo di 8,6 miliardi di euro, ed è finanziato nel rispetto degli ultimi accordi sottoscritti.

L'importanza fondamentale dell'opera, che collegherà la Francia con l'Italia, sta nel rispetto dei più moderni criteri alla base della progettazione delle nuove linee ferroviarie, in particolare il portare la sagoma ferroviaria della galleria, il cosiddetto *gabarit*, a dimensioni tali da permet-

tere il passaggio di treni merci di ultima evoluzione. Inoltre, la tecnologia moderna permette di scavare meccanicamente gallerie con forti coperture tali da aumentare la lunghezza del tunnel e diminuire fortemente la quota della livelletta, passando dall'attuale 33 per cento di pendenza della linea storica al massimo del 12,5 per cento, e con grandi vantaggi di curvatura, così da permettere ai treni non di Alta velocità, dei 200 chilometri all'ora, come al Gottardo, e specialmente ai treni merci, velocità notevoli con forti riduzione dei tempi di percorrenza.

La messa a punto del progetto della linea ferroviaria è stata preceduta dalla costruzione di quattro discenderie, fra le quali quella di Chiomonte. Anche in questo caso, oltre all'individuazione dei principali dati di input per il progetto esecutivo del tunnel di base, Chiomonte risulta un cantiere scuola per lo studio del trattamento del materiale di risulta dello scavo, volgarmente chiamato in cantiere «smarino». Le quattro discenderie, una volta realizzate le gallerie di base, saranno utilizzate sia come vie per la gestione degli impianti che per la ventilazione delle gallerie, il trattamento delle falde acquifere e per gli eventuali soccorsi dovuti a incidenti.

La realizzazione delle attività propeedeutiche è stata interessante sia per gli aspetti tecnici che per il supporto ai progettisti alla definizione del progetto esecutivo sia per la gestione delle problematiche ambientali dovute al trattamento delle acque dei fiumi in prossimità dei cantieri, il Dora Riparia dal lato italiano, l'Arc su quello francese, del trattamento delle polveri causate dallo scavo in galleria e dalle attività all'esterno del cantiere, e infine allo studio delle vibrazioni causate dalle macchine operatrici e in definitiva dovute a un protocollo di intesa che definisca le procedure e le modalità di monitoraggio ante opera, durante la fase di costruzione, e post opera, cioè in esercizio e verifica delle variazioni dei parametri di base e del non superamento dei limiti di legge.

Un altro aspetto importante del progetto è stato quello di adottare per la prima volta un confronto tra la committenza, istituzioni statali e cittadini, volto alla conoscenza delle fasi realizzative e degli eventuali futuri impatti sia per l'ambiente che per gli aspetti sociali delle comunità montane. L'esempio più importante è stato dato dall'Osservatorio governativo. Una volta completata la costruzione, il progetto farà parte, come già accennato all'inizio, del corridoio numero 5 della linea TENT, che dovrà collegare Siviglia con Kiev, passando per la Spagna, Madrid e Barcellona, la Francia, Parigi e Lione, l'Italia, Torino, Milano e Venezia, la Slovenia, Lubiana, l'Ungheria, Budapest, la Romania fino all'Ucraina, venendo così a costituire una delle linee ferroviarie più importanti di collegamento dall'Ovest all'Est, tale da rendere gli ex Stati dell'Est europeo sempre più vicini e uniti nel contesto dell'Unione.

Infine, ritengo altrettanto importante il coinvolgimento di più intelligenze e di più specialisti in progetti di simili dimensioni e importanza, per un confronto tra diverse culture di pensiero e di comportamento che costituiscono un buon viatico alla costituzione dell'Europa in termini concreti e reali. Per la realizzazione delle opere si sono riunite in consorzio le più importanti società di costruzione delle due nazioni, realizzando il motto che fu dei grandi idealisti del secolo XX. Il futuro, in definitiva, come disse Rainer Maria Rilke, entra in noi molto prima che accada. Ci sono coloro che guardano le cose per come sono e si chiedono: ma perché io sogno cose che non ci sono mai state e chiedo perché no, perché non lo posso fare? Furono le visioni di Jacques Delors, l'economista francese e grande europeista in quel Libro bianco in cui disegnava i sogni dei cittadini europei per i decenni e il secolo a venire. Ho concluso: l'allora presidente della Commissione europea negli anni Novanta — egli fu Presidente dal 1985 al 1995 — seppe guardare oltre l'orizzonte delle alte montagne dei confini nazionali, indicandoci la strada del progresso, per unire i popoli e le nazioni.

L'opera di cui parliamo — io lo penso, ci credo, sono convinto — è un prezioso tassello per avvicinare i sogni alla realtà (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*). Chiedo di consegnare il testo, perché ho dovuto, naturalmente, abbreviare il tutto.

PRESIDENTE. Ovviamente, è autorizzato alla consegna del testo.

Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

(Repliche — A.C. 4151)

PRESIDENTE. Prendo atto che la relatrice di minoranza, onorevole Spadoni, rinuncia ad intervenire.

Al relatore per la maggioranza, onorevole Causi, non posso dare la parola, perché ha già consumato un minuto in più di quello che aveva all'inizio. Quindi, purtroppo, non gli posso dare la parola.

Prendo atto che il rappresentante del Governo rinuncia ad intervenire.

(Annunzio di una questione pregiudiziale — A.C. 4151)

PRESIDENTE. Avverto che è stata presentata la questione pregiudiziale di merito Dadone ed altri n. 1, che sarà esaminata prima di passare all'esame degli articoli del provvedimento, nella seduta di domani, a partire dalle ore 11.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Proposta di trasferimento a Commissione in sede legislativa di una proposta di legge (ore 15,08).

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della seduta di domani l'assegnazione, in sede legislativa, della seguente proposta di legge, della quale la VII Commissione, cui era stata assegnata in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che proporrò alla

Camera a norma del comma 6 dell'articolo 92 del Regolamento:

alla VII Commissione (Cultura):

S. 1892 – Mariani ed altri: « Interventi per il sostegno della formazione e della ricerca nelle scienze geologiche » (*Approvata dalla VII Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato*) (1533-B).

Intervento di fine seduta.

MARIA EDERA SPADONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIA EDERA SPADONI. Grazie, Presidente. « I migranti sono raddoppiati in un anno; sinceramente, non sappiamo più dove metterli ». Queste le parole e l'allarme lanciato dal prefetto di Reggio Emilia, Raffaele Ruberto. Parole che il MoVimento 5 Stelle accoglie, considerando fondamentale intervenire con estrema urgenza. Il piano nazionale di accoglienza presentato a marzo 2016 dal Governo sottostima fortemente i posti di accoglienza necessari e presenta grosse lacune sull'analisi della situazione geopolitica internazionale. Allo stato attuale, anche se la normativa in vigore prevede tutt'altro, più del 70 per cento dei posti disponibili in accoglienza è in strutture straordinarie. Ricordo che secondo l'Unione Europea l'80 per cento dei profughi arrivati in Italia sono irregolari, cioè privi di diritto all'accoglienza.

Queste le proposte del MoVimento 5 Stelle dall'inizio della legislatura per risolvere questa problematica, proposte che, ricordo, sono state approvate qualche anno fa, ormai: superare Dublino III e il suo assurdo principio « chi primo accoglie gestisce »; istituire delle quote per ripartire equamente i migranti sul territorio europeo; istituire il mutuo riconoscimento, ovvero chi gestisce il migrante e lo regolarizza lo fa a nome di tutti i Paesi europei, che si impegnano, quindi, a riconoscerlo; istituire dei punti di richiesta asilo direttamente sui territori di provenienza e non

sul nostro territorio; assumere 15 mila cittadini italiani che abbiano conseguito una laurea in discipline giuridiche, proprio per capire chi è un falso profugo e chi, invece, ha il diritto di asilo. Ci vuole una chiara volontà politica per arrivare ad una soluzione di questo annoso problema. Basta visioni falsate di emergenza, basta strumentalizzare questa problematica.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 20 dicembre 2016, alle 11:

1 – *Seguito della discussione del disegno di legge* (previo esame e votazione della questione pregiudiziale di merito presentata):

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

– *Relatori: Causi, per la maggioranza; Spadoni, di minoranza.*

2 – Assegnazione a Commissione in sede legislativa della proposta di legge n. 1533-B.

PROPOSTA DI LEGGE DI CUI SI PROPONE L'ASSEGNAZIONE A COMMISSIONE IN SEDE LEGISLATIVA

alla VII Commissione (Cultura):

S. 1892 – MARIANI ed altri: « Interventi per il sostegno della formazione e della ricerca nelle scienze geologiche » (*approvata dalla VII Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato*) (1533-B).

La seduta termina alle 15,10.

TESTI DEGLI INTERVENTI DI CUI È STATA AUTORIZZATA LA PUBBLICAZIONE IN CALCE AL RESOCONTO STENOGRAFICO DELLA SEDUTA ODIERNA: MARCO CAUSI (A.C. 4151); GIANNI FARINA (A.C. 4151).

MARCO CAUSI (Relazione – A.C. 4151) Presidente, Colleghe, Colleghi, con la ratifica del presente Accordo fra Italia e Francia, e degli annessi Protocollo e Allegato, già deliberata dal Senato, siamo a un passo dalla chiusura di una vicenda più che ventennale, che ha impegnato tanta energia, tanti sforzi, tanta discussione pubblica e tanta polemica politica nel nostro paese. Fin dai primi mesi del 2017 si potrà finalmente dare avvio ai lavori di scavo del nuovo tunnel ferroviario sotto il Moncenisio, destinato a sostituire la storica galleria del Frejus, la prima e più antica galleria ferroviaria alpina.

Il nuovo tunnel è l'opera fondamentale per procedere all'ammodernamento dell'intera linea ferroviaria Torino-Lione. Poiché attraversa il confine di Stato viene definita come «transfrontaliera» e verrà costruita e gestita nell'ambito di un partenariato pubblico paritario fra i due Stati. Il resto dei lavori relativi alle tratte di adduzione da Torino e da Lione verso il tunnel saranno realizzati separatamente da ciascuna delle due amministrazioni, e non fanno pertanto parte dell'Accordo. La parallela ratifica da parte del Parlamento francese è calendarizzata nell'aula dell'Assemblée Nationale nella giornata di giovedì 22 dicembre. L'accordo del 2015 integra e, laddove necessario, sostituisce i precedenti Accordi che Italia e Francia avevano siglato nel 1996, 2001 e 2012.

1. I lavori nella Commissione Affari esteri.

La Commissione affari esteri della Camera dei deputati ha effettuato durante l'esame in sede referente un ciclo di audizioni, che non erano invece state previste durante l'esame di questo importante provvedimento al Senato. Si è trattato a mio avviso di una decisione opportuna: la discussione pubblica è tanto più efficace,

democratica e partecipata quanto più è informata e capace di confrontare punti di vista differenti. Questo abbiamo fatto con le audizioni, le quali hanno fatto emergere opinioni divergenti – una cosa, peraltro, ben nota alla luce del dibattito che da anni circonda il progetto della Torino-Lione. E tuttavia la sede in cui tali opinioni sono state manifestate, una sede parlamentare alta e libera, e al tempo stesso seria e rigorosa, ha permesso che ciascuna e ciascuno delle/degli audite/i affrontassero il tema in modo specifico, andando nel merito delle questioni, senza fughe di tipo ideologico. E di questo ringrazio tutte e tutti le/gli audite/i.

È molto probabile che le opinioni politiche ormai consolidate dei diversi gruppi parlamentari sul progetto del tunnel non si modificheranno. È però mio auspicio che la discussione, anche serrata, possa svolgersi, all'interno dell'aula di Montecitorio e all'esterno di essa, tenendo conto fino in fondo dei materiali che abbiamo raccolto e che offriamo, anche al di fuori del Parlamento, alla valutazione e discussione pubblica.

Il confronto fra opinioni diverse, ad esempio su aspetti di ingegneria, su aspetti giuridici, su valutazioni economiche, serve ad approfondire la nostra conoscenza e a migliorare il processo della decisione pubblica, a condizione però che i contenuti di questi materiali, in particolare quelli tecnici, siano da tutti noi presi seriamente e rispettati. Nell'epoca della post-verità molti pensano che qualsiasi fandonia o baggianata percorra velocemente la rete sia di per sé vera. I materiali a nostra disposizione consentono di non cadere in questo tranello: è necessario però l'esercizio di una vera onestà intellettuale.

Spesso in quest'aula si è invocata l'onestà. Sono io, adesso, a invocarla, ad auspicare che la discussione che prende avvio oggi in aula possa essere intellettualmente onesta.

2. La responsabilità del Parlamento.

Non si tratta di un auspicio formale. Siamo tutti, chi pro tempore in maggioranza e chi pro tempore all'opposizione, dirigenti politici del nostro paese e dob-

biamo assumerci le relative responsabilità. Siamo a conoscenza dei gravi problemi di ordine pubblico che nel corso degli anni sono stati generati dall'uso strumentale dell'opposizione a questo progetto da parte di gruppi estremistici di oscura matrice: oltre 200 assalti al cantiere fra 2011 e 2016, circa 500 feriti tra le forze dell'ordine, sabotaggi alle imprese impegnate nel cantiere, atti di violenza nei confronti dei lavoratori e dei loro luoghi di ritrovo, atti di sabotaggio nei confronti di treni sulla linea storica, 38 condanne penali in secondo grado per circa 120 anni di carcere inflitte ad oggi dai Tribunali della Repubblica. 125 fogli di via per professionisti del sabotaggio stranieri.

Io credo che sia nostro dovere condannare in modo unanime ogni atto che usi la violenza e l'intimidazione di stampo criminale contro i cantieri della Torino-Lione. E credo che dovremmo tutti, in modo altrettanto unanime, ringraziare le forze dell'ordine e la magistratura per l'impegno eccezionale e difficile che hanno messo in campo in questi anni per tutelare la legalità e difendere i diritti di cittadini e lavoratori.

La qualità e i toni della nostra discussione in Parlamento, la responsabilità che sapremo mostrare nella comunicazione esterna, l'onestà intellettuale nella valutazione delle questioni di merito non sono fattori ininfluenti al fine di disinnescare il brodo di cultura dei comportamenti violenti e para-terroristici, e spero che ne siamo tutti consapevoli. Anche questa è onestà, in questo caso onestà politica.

3. Il contesto europeo.

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione fa parte del Corridoio transeuropeo 3 mediterraneo Algeciras – confine Ucraina della rete TEN-T (Trans-European Networks-Transport).

Fin da quando l'Unione europea ha cominciato a programmare gli investimenti di dimensione e impatto comunitario, sulla spinta del Libro Bianco di Jacques Delors, e quindi fin dagli anni '90 del passato secolo, questo progetto è stato considerato fra quelli prioritari. Non a caso nel periodo 2000-2005 l'Unione ha

erogato finanziamenti a fondo perduto per circa il 50 per cento dei costi sostenuti per studi e indagini preliminari.

Nell'ottobre 2011 l'Unione – nell'ambito dell'aggiornamento e sviluppo della rete infrastrutturale TEN-T – ha programmato la creazione di una rete articolata su due livelli: una rete centrale a livello UE da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi, e una rete globale da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture di livello nazionale e regionale.

In questo contesto Bruxelles ha deciso di intervenire mediante cofinanziamento nella realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, e cioè del tunnel sotto il Moncenisio, sottoscrivendo il primo dicembre 2015 un Grant Agreement che prevede un contributo pari al 40 per cento del costo dell'opera. Una prima erogazione di 813,8 milioni è già stata effettuata, relativa alla spesa prevista fino al 2019, il cui totale è di 1.969 milioni.

Il cofinanziamento è condizionato alla ratifica dell'Accordo bilaterale entro il primo gennaio 2017, in modo che l'Unione europea possa impegnare le ulteriori risorse nei futuri quadri pluriennali di bilancio. In questo senso sono agli atti le comunicazioni intervenute fra Commissione Europea e Governo italiano.

4. Iter del progetto.

La galleria ferroviaria del Moncenisio si svilupperà fra le località di Bussoleno in Italia e Saint Jean de Maurienne in Francia. Gli iter autorizzativi si sono conclusi sia in Italia che in Francia nel corso del 2015. È in corso di finalizzazione il cosiddetto progetto di riferimento finale, che recepisce le prescrizioni derivanti dagli atti approvativi nazionali.

Il progetto definitivo è costituito da: 1) un tunnel di base di 57 km (due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l'attuale tratta di valico in una linea di pianura, permettendo l'attraversamento di treni merci aventi masse di carico pari a quasi il triplo di quelle consentite dal Frejus e abbattendo del 40 per cento il costo energetico; 2) sul lato

italiano l'opera si estende per circa 18 km, di cui 12 nel tunnel di base, 2,6 nella parte in superficie nella Piana di Susa e 3 per la connessione alla linea storica a Bussoleno, di cui 2,1 km in galleria; il consumo totale di suolo naturale previsto per il lato italiano della sezione transfrontaliera è inferiore a un ettaro, grazie al riutilizzo dell'autoporto esistente; 3) una galleria geognostica e di servizio con imbocco a Chiomonte di 7,5 km.

5. Costi, criteri di riparto, impatto occupazionale.

Il costo del tunnel, certificato da enti indipendenti, è di 8,3 miliardi di euro ai prezzi del 2012, di cui 3,3 verranno coperti dall'Unione europea. Il costo complessivo della Torino-Lione però non si esaurisce con quello della sezione transfrontaliera: bisogna tenere conto degli ulteriori investimenti da realizzare sulle tratte di adduzione, che sono di competenza di ciascuno dei due paesi.

Tali ulteriori costi sono molto più onerosi per la Francia, poiché la distanza fra Saint Jean de Maurienne e Lione è 150 km mentre quella fra Bussoleno e Torino è 60 km. La stima degli ulteriori oneri a carico della Francia è compresa in una forchetta fra 5 e 7,5 miliardi, e cioè il triplo o forse più di quanto costerà all'Italia il collegamento con Torino, pari a 1,9 miliardi.

Questo è il motivo che ha portato l'Italia, fin dal precedente Accordo del 2012 già ratificato dal Parlamento (legge n. 71 del 23 aprile 2014), ad assumere una quota di finanziamento del tunnel del Moncenisio più che proporzionale rispetto alle quote chilometriche misurate sui confini nazionali. Con questa decisione, che a mio avviso è saggia, resterà comunque a carico della Francia l'onere più elevato per la realizzazione dell'intera Torino-Lione, nel quadro però di un equilibrio finanziario maggiormente coerente con il fatto che l'investimento produce benefici economici, sociali e ambientali che ricadono su entrambe i paesi.

In dettaglio, il riparto finanziario per il solo tunnel del Moncenisio prevede il 40 per cento a carico dell'Unione europea e la divisione della restante quota per il 57,9

per cento a carico dell'Italia e per il 42,1 per cento a carico della Francia. In cifre: 3,3 UE, 2,9 Italia, 2,1 Francia.

Con riguardo all'intera Torino-Lione, se ipotizziamo che i costi per l'adduzione a Lione si collochino sul valore minimo della forchetta poco sopra indicata, quindi a 5 miliardi, l'intero costo è stimabile in 8,3 (tunnel) più 5 (linee interne alla Francia) più 1,9 (linee interne all'Italia) per un totale di 15,2 miliardi. La ripartizione sarà: 7,1 a carico della Francia, 4,8 a carico dell'Italia, 3,3 a carico dell'UE.

Le ricadute occupazionali a regime nel periodo 2019 – 2029 saranno di circa quattromila addetti diretti nei cantieri, senza contare gli indiretti per lavori di fornitura e servizi. Tra Italia e Francia l'opera e il suo indotto potranno generare circa diecimila posti di lavoro.

Altre ricadute deriveranno dalle opere compensative che matureranno in parallelo con l'avanzamento dei lavori, finalizzate alla riqualificazione e allo sviluppo economico del territorio, e dagli interventi di formazione professionale che verranno realizzati, a vari livelli, a beneficio del personale coinvolto. Data l'entità dei lavori, la stazione appaltante valuta positivamente la partecipazione delle piccole e medie imprese italiane e francesi sotto forma di aggregazioni d'impresa, anche transfrontaliere.

6. La nuova Torino-Lione non è una linea ad alta velocità.

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione non è ad alta velocità, al pari di tutte le nuove linee di valico che afferiscono ai tunnel di base alpini. L'attraversamento in galleria sotto il Moncenisio e i tratti di adduzione, sia in Italia che in Francia, in ottemperanza alle normative esistenti, consentono per i convogli passeggeri velocità più basse di quelle autorizzate per l'alta velocità (max 220 km/h) e i convogli merci non possono che viaggiare alle velocità ordinarie (max 120 km/h).

Non è quindi corretto usare, parlando del progetto su cui Italia e Francia hanno sottoscritto l'Accordo da ratificare, il ter-

mine « TAV », ovvero « TGV », che infatti non esiste né nell'accordo italo-francese né nel programma europeo.

Potrebbe sembrare, questa, una questione di mero formalismo definitorio, ma sappiamo bene che *nomina sunt consequentia rerum*, e dobbiamo evitare — ferme le diverse opinioni sull'opera — che siano invece le cose a diventare conseguenza di un nome sbagliato.

7. Traffico merci sulla direttrice Italia-Francia.

Il traffico merci che attraversa l'arco alpino occidentale e viene rilevato sui confini di Stato ammonta nel 2014 a 40,3 milioni di tonnellate, ma la sua composizione modale è assolutamente distorta: 91 per cento su strada, solo 9 per cento su ferrovia.

Sulla direttrice Italia-Svizzera le politiche ambientaliste del governo svizzero, con l'obiettivo di ridurre inquinamento e congestione generati dal trasporto su gomma, hanno prodotto una modificazione strutturale della composizione modale, con il trasporto ferroviario arrivato quasi al 70 per cento.

È interessante ricordare che nella Confederazione elvetica il risultato è stato conseguito grazie a una politica di sostegno al traffico ferroviario rigorosa, efficace e molto onerosa, che ha accompagnato la lunga fase (30 anni) di realizzazione delle nuove infrastrutture alpine e di quattro tunnel di base. Una tassa sul traffico stradale pesante ha finanziato le sovvenzioni al trasporto combinato e ai servizi di spinta (doppia e tripla trazione nelle tratte più acclivi) riducendo così il differenziale di costo della ferrovia rispetto alla strada, in particolare nelle vecchie linee ferroviarie alpine. L'apertura dei primi nuovi tunnel moderni (Loetschberg nel 2007, Zimmerberg nel 2010) ha ancora favorito lo *shift* modale a favore della ferrovia che è destinato ad aumentare con l'apertura del Gottardo all'esercizio, che è avvenuta proprio in questi giorni, il 13 dicembre 2016. Quando l'intero sistema programmato dai paesi della regione alpina (Alptransit) sarà a regime, compresi i

contributi alle tratte di adduzione in Italia e Germania, il sistema delle sovvenzioni sarà eliminato.

Anche in Austria, dove la gomma pesa ancora per il 67/68 per cento, si lavora a tre nuovi tunnel di base, fra cui quello del Brennero, prioritario nell'ambito della strategia europea delle reti di trasporto.

Le norme europee sulla concorrenza limitano a Italia e Francia l'uso di forme di sovvenzione del trasporto eco-compatibile come quelle vigenti in Svizzera. Tuttavia, se per pura ipotesi Italia e Francia potessero adottare lo schema svizzero di penalità e sovvenzioni — se cioè si dovesse cercare di invertire il rapporto modale tramite un sistema di incentivi e disincentivi monetari, introducendo una sovvenzione per l'uso della tratta storica anziché costruire la nuova galleria del Moncenisio — il costo a carico delle pubbliche finanze sarebbe in meno di venti anni uguale a quello della nuova infrastruttura. Con la differenza, però, che il traffico merci prenderebbe la via del Nord, verso il Sempione e attraverso la Svizzera — una dinamica che si sta già oggi verificando — depauperando la direttrice est-ovest e lasciando senza collegamenti moderni due fra le regioni a più elevato sviluppo industriale d'Europa, le regioni padane in Italia e quelle del sud-ovest francese.

Uno degli argomenti usati dai critici della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è che il traffico rilevato sui confini dell'arco alpino occidentale è in riduzione, da 47,2 milioni di tonnellate nel 1999 a 40,3 nel 2014. Si tratta di un classico caso in cui si guarda al dito senza vedere la luna.

I dati Eurostat sullo scambio di merci fra Italia e paesi europei che stanno al suo occidente (Francia, Spagna, Portogallo, Regno Unito) dicono che, anche dopo la crisi, i flussi di interscambio sono stabili intorno a 4-5 milioni di tonnellate al mese e sono stati di 50,6 milioni nell'intero 2014. Non si stanno quindi riducendo i flussi complessivi delle merci che transitano fra Italia e ovest, si stanno riducendo solo quelli rilevati sui confini terrestri delle Alpi occidentali. Il motivo è molto semplice: su quei confini non esistono

infrastrutture moderne e competitive di trasporto ferroviario, e di conseguenza una quota crescente dei flussi est-ovest, che non sono in diminuzione, va a nord e attraversa la Svizzera.

8. Aberrante ruolo dei TIR.

L'aberrante distorsione modale del traffico merci sull'arco alpino occidentale comporta il transito annuale di oltre 2,6 milioni di TIR, di cui 1,3 attraverso Ventimiglia e il resto equamente diviso fra autostrada del Moncenisio-Frejus e autostrada del Monte Bianco. Sulla A10, fra Genova e Ventimiglia, i pedaggi sono di gran lunga inferiori a quelli dei tunnel autostradali alpini.

I costi ambientali, economici e sociali di questa situazione sono imponenti, a svantaggio non solo dei territori di frontiera alpina del Piemonte e della Valle d'Aosta, ma anche, forse soprattutto, di quelli del Ponente ligure, sull'intera direttrice Genova-Ventimiglia. Riguardo al tunnel del Monte Bianco, si ricorda inoltre che lo scorso anno il traffico pesante ha subito forti limitazioni a causa dello sfioramento dei limiti delle emissioni inquinanti a Chamonix.

Una tonnellata di merci trasportata da un treno moderno produce meno del 20 per cento della CO₂ prodotta dall'equivalente trasporto su strada, oltre a costare la metà. Il riaggiustamento inter-modale a vantaggio del trasporto eco-compatibile che l'attuazione di questo progetto renderà possibile può puntare all'obiettivo minimo di togliere dalle strade alpine un milione di TIR all'anno, portando la quota del ferro verso il 50 per cento.

Questo significa, da un lato, far respirare le montagne e la Liguria, e dall'altro ridurre le emissioni di CO₂ in una misura pari alla produzione complessiva di anidride carbonica generata da una città di 300 mila abitanti. Si tratta di un contributo importante nell'ambito della strategia di riduzione dei gas a effetto serra, come previsto nell'accordo siglato a Parigi nell'ambito della COP21 e recentemente ratificato dal Parlamento italiano.

Tutti i paesi della regione alpina, firmatari della Convenzione delle Alpi, sono

solidalmente impegnati in questo programma, con l'obiettivo di preservare le straordinarie qualità ambientali e naturalistiche di quel territorio, che sono uniche al mondo e sono altresì la base di importanti e diffuse attività produttive che contribuiscono in parte significativa allo sviluppo locale dell'area, a partire dal turismo. Progetti simili per caratteristiche e obiettivi a quello del Moncenisio sono in programmazione di nuovo in Svizzera (Ceneri), in Austria (Semmering, Koralm e Brennero) e in Slovenia.

I benefici del progetto si estendono, oltre alle merci, anche al comparto passeggeri. È necessario ribadire che la nuova linea non sarà ad alta velocità, ma potrà raggiungere gli standard dell'alta capacità per le merci e buone performance di velocità per i passeggeri. Il tempo di viaggio fra Torino e Lione per i passeggeri potrà più che dimezzarsi (da 3h e 43' a 1h e 47'), fra Torino e Parigi si risparmieranno due ore, basteranno cinque ore fra Torino e Bruxelles e sei ore fra Torino e Barcellona.

9. L'adeguamento del vecchio tunnel non è tecnicamente fattibile.

Il Frejus è il tunnel transfrontaliero ferroviario più vecchio delle Alpi, progettato nel 1857 ed entrato in esercizio nel 1871. Tra i limiti inemendabili vi sono le pendenze elevate (oltre il 30 per cento), che portano a utilizzare fino a tre locomotive per la trazione dei treni merci, con un evidente impatto negativo in termini di costi, consumo di energia e inquinamento; il tracciato tortuoso, con raggi di curvatura molto stretti; il traino, al massimo di 650 tonnellate lorde contro le 1600 del Gottardo; la lunghezza massima del treno, 550 metri (18 vagoni) contro 750 metri (28 vagoni) degli standard europei del trasporto merci.

La galleria del Frejus è un unico fornice con due binari a doppio senso di marcia ma la sua capacità è solo teorica perché la vecchia tratta di valico è fuori dagli standard moderni di sicurezza dei tunnel ferroviari. Il tunnel non è dotato di uscite di sicurezza e di impianti di ventilazione forzata e, nonostante le modifiche

recentemente apportate, opera con pesantissime deroghe alle normative di sicurezza. Per queste ragioni la linea Torino-Modane è oramai obsoleta e fuori mercato. Ha perso il 70 per cento del traffico negli ultimi 15 anni ed è stata progressivamente abbandonata dagli operatori.

Si noti che il punto centrale di obsolescenza non concerne la velocità, bensì la quantità di massa trasportabile da ciascun convoglio e quindi il costo unitario del trasporto.

Tali criticità, che si concentrano nella tratta di montagna, potranno essere risolte solo con la realizzazione del nuovo tunnel, che trasformerà la tratta in una linea di pianura. Diversamente si opererà per le tratte di adduzione e di fondovalle. Nella sua ultima e definitiva formulazione, il progetto della nuova Torino-Lione non intende mettere in disuso l'intera linea storica, al contrario di quanto previsto nel primo e originario progetto, ma anzi valorizza e riutilizza le tratte che presentano buone caratteristiche in pianura.

10. Modalità di finanziamento sul bilancio italiano.

L'articolo 3 del progetto di legge di ratifica collega l'onere a carico dell'Italia 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 dovuto. Le risorse appostate nel bilancio dello Stato a legislazione vigente per il tunnel del Moncenisio sono 2.564,7 milioni.

Emerge qui un particolare tecnico che ha però un certo interesse dal punto di vista del confronto comparato sulle regole di bilancio di Italia, Francia e UE. Le regole italiane consentono, per i progetti prioritari, di appostare stanziamenti nel quadro a legislazione vigente con scadenze che vanno al di là della proiezione triennale di bilancio. Nel nostro caso si tratta

di 150 milioni all'anno fino al 2029, che si aggiungono alle somme già erogate. Francia e UE dovranno invece reiterare gli stanziamenti nei successivi bilanci triennali. Questo tuttavia non significa che gli apporti di cofinanziamento dei nostri due partner siano incerti, poiché per entrambi l'impegno ha forza di norma legislativa primaria. È soltanto la regola di trascrizione contabile a essere diversa: quella italiana comporta una maggiore trasparenza nella registrazione degli impegni pluriennali derivanti da obblighi legislativi.

È interessante ricordare che la Francia ha annunciato che una parte dei costi a suo carico potranno essere finanziati dal Fondo per lo sviluppo della politica intermodale, approvvigionato dai pedaggi autostradali. Saranno insomma i pedaggi dei TIR inquinanti a contribuire al finanziamento del nuovo tunnel ferroviario transalpino. Un meccanismo di questo tipo non esiste in Italia: sarebbe interessante, a mio avviso, ragionarci.

Tornando all'Italia, chi sostiene che i 2,6 miliardi potrebbero essere spesi per altre finalità, ad esempio per la ricostruzione delle zone terremotate, dimentica di dire che qui non stiamo parlando di una somma interamente spendibile subito, ma di 150 milioni all'anno fino al 2029. La ricostruzione delle zone terremotate può e deve avvenire in intervalli di tempo più brevi e ha quindi bisogno di un quadro finanziario dedicato e specifico, da incorporare ai fini dei parametri rilevanti del patto europeo di stabilità e crescita. Lo abbiamo cominciato a fare qualche giorno fa, approvando l'importante decreto destinato alla ricostruzione delle zone colpite dal sisma della scorsa estate.

11. Una lunga e controversa vicenda progettuale.

È ben noto, e sarebbe un errore non ricordarlo in questa sede e in questa occasione, che la gestazione progettuale dell'investimento di cui stiamo discutendo, cominciata venti anni fa, è stata attraversata da ritardi, critiche, errori, ripensamenti. Nella fase più recente però, e anche questo sarebbe un errore non ricordare o

non riconoscere, le amministrazioni incaricate hanno lavorato per un cambiamento significativo del progetto iniziale.

L'attuale progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione è molto diverso da quello iniziale. Le critiche pressoché generali e l'opposizione alla prima versione del progetto hanno prodotto il risultato di un radicale cambiamento di rotta. Nel progetto iniziale si prevedeva, sul versante italiano, la realizzazione interamente in nuova sede di 82 km di linea con un costo complessivo di quasi 9 miliardi. Si passava sotto il Musiné, una montagna complicata per la presenza di amianto. Si creava un muro all'ingresso della Val Cenischia. La protesta era giustificata anche dal metodo autoritario con cui i procedimenti legati alla Legge Obiettivo avevano scavalcato le popolazioni locali.

12. Il progetto definitivo è radicalmente diverso da quello originario.

Il nuovo progetto limita a soli 32 km la costruzione di linea in nuova sede e massimizza il riutilizzo e l'ammodernamento della linea storica, oltre che di altre infrastrutture, accogliendo così le critiche rivolte all'originaria proposta. Il consumo di suolo è praticamente nullo, grazie all'utilizzo della linea esistente e di aree già urbanizzate e compromesse. Il costo per l'Italia si abbassa a 2,9 miliardi per la quota a nostro carico del tunnel più 1,9 miliardi per le linee di adduzione. Quasi la metà del costo del precedente progetto.

La riprogettazione è frutto di una discontinuità decisa dal Governo italiano e di un suo importante impegno il quale, anche scontando significativi ritardi e la necessità di riprogrammare insieme a Francia e Unione Europea il calendario delle realizzazioni, ha accettato a partire dal 2006-2007 un confronto aperto, in sede progettuale e in sede partecipativa, per superare tanti elementi critici ampiamente condivisi. Una prima modifica fondamentale è stata il trasferimento dell'imbocco della galleria geognostica italiana da Venaus a Chiomonte.

Un ruolo centrale per questo lavoro di ridefinizione del progetto è stato svolto dal

Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi e dall'Osservatorio tecnico. Quest'ultimo ha cominciato i suoi lavori il 12 dicembre 2006; ha tenuto, ad oggi, 240 sessioni di lavoro, 300 audizioni, di cui circa 70 internazionali; ha costituito 12 gruppi di lavoro su temi specifici per ulteriori 50 sessioni di lavoro; ha prodotto, nelle diverse fasi, documenti condivisi di analisi (i Quaderni dell'Osservatorio) e i documenti tecnici alla base della revisione del progetto. Nel corso di questo lavoro sono state raccolte proposte e istanze del territorio e degli enti locali, dando centralità ai vincoli derivanti dalle caratteristiche territoriali e ambientali delle aree coinvolte.

13. Analisi costi benefici.

Con questa nuova configurazione i risultati dell'analisi costi-benefici dell'opera non sono più soggetti a incertezza e diventano ampiamente positivi, come ha mostrato in audizione il Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo (CERTeT) dell'Università Bocconi. Non era così qualche anno fa, quando alcuni analisti indipendenti, esaminando il vecchio progetto, misero in evidenza forti criticità e convinsero il Governo (siamo nel 2006-2007) a riconsiderare l'intervento. Il nuovo progetto, quello che partirà dopo la ratifica dell'accordo, porterà benefici economici superiori ai costi a condizione che lo spostamento modale arrivi al 50 per cento, e cioè se si riesce a eliminare dalle strade circa 1,3 milioni di TIR l'anno. Si tratta esattamente della percentuale che corrisponde a quella del vincolante obiettivo europeo di trasferimento modale del traffico a lunga percorrenza (30 per cento al 2020, 50 per cento al 2050).

I principali beneficiari del progetto sono le collettività locali per i minori danni ambientali derivanti da inquinamento e congestione, i soggetti che pagano il trasporto delle merci (quindi i consumatori e le industrie, in particolare italiane e francesi) e i gestori ferroviari, mentre altri soggetti subiscono perdite, in particolare i gestori autostradali.

14. Il disegno di legge di ratifica.

Il disegno di legge in esame 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, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015 tra Italia e Francia, per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione; del Protocollo addizionale a detto Accordo, fatto a Venezia l'8 marzo 2016 e dell'annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016. I dispositivi contenuti in questi atti sono descritti sinteticamente in Appendice a questa Relazione.

L'articolo 3 – modificato durante l'esame al Senato con un nuovo comma 3 che ha assorbito i commi 3 e 4 originari – 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), che poco sopra sono state illustrate. Le risorse esistenti derivano dall'articolo 1, comma 208 della legge 24 dicembre 2012, n. 228, legge di stabilità 2013.

Il comma 2 richiama gli oneri di missione derivanti dalle disposizioni del Regolamento dei contratti annesso al Protocollo addizionale, pari a 25.975 euro annui a decorrere dal 2017. Il comma 3 definisce le attività di monitoraggio da parte del Ministro dell'economia e delle finanze e le modalità di intervento in caso di scostamenti dalle previsioni, richiamando le ordinarie procedure della legge di contabilità e finanza pubblica (articolo 17, commi 12-bis, 12-ter e 12-quater della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

15. Promotore pubblico, regolamento dei contratti, normative antimafia.

La realizzazione dell'opera è affidata a una società di diritto pubblico francese (TELT), di cui sono soci paritari i due Stati. Anche questa è un'importante differenza al confronto con il ciclo di progettazione e realizzazione di grandi opere pubbliche del primo decennio del secolo in Italia.

Oggi non esiste più la Legge Obiettivo, che tante e giustificate critiche ha ricevuto. Il promotore dell'opera non è un privato contraente generale a cui la pubblica amministrazione affida in concessione un ruolo esorbitante, che nasconde la spoliatura di fondamentali competenze a svantaggio dello Stato. Il promotore è una società pubblica in house che risponde alle due amministrazioni nazionali.

Un elemento molto qualificante dell'Accordo è che all'intero programma di costruzione del tunnel, e quindi agli appalti di TELT, viene applicata, anche sul lato francese, la normativa italiana delle informazioni antimafia, le regole cioè volte a prevenire e contrastare infiltrazioni della criminalità organizzata negli appalti pubblici (decreto legislativo n. 159 del 2011), sia di quelli affidati dal promotore pubblico e sia di quelli intercorrenti fra i titolari dei contratti e i loro subappaltatori e sub affidatari.

La procedura è quella applicata in Italia, basata sul controllo preventivo da parte delle autorità prefettizie, riunite e coordinate in una Struttura binazionale paritetica; tale struttura, che comprende le Forze dell'Ordine italiane e francesi, esercita attraverso le Prefetture funzioni di controllo e di esclusione, attraverso specifiche interdittive, delle imprese già segnalate o anche solo « sospette » di infiltrazioni criminali. Le imprese che superano i controlli sono inserite in una *white list*, della durata di un anno. Questa importante normativa, che costituisce il primo caso in Europa di applicazione binazionale delle norme italiane per la lotta alle infiltrazioni criminali nelle opere pubbliche, è contenuta nel Regolamento dei contratti elaborato dai due paesi e allegato al Protocollo addizionale.

Si tratta di un successo per l'Italia e per quanti hanno creduto e credono nella possibilità di realizzare grandi opere tenendo fuori la criminalità organizzata. Abbiamo insomma convinto la Francia – e questo primo passo, inserito in un Accordo che ha valore in termini di diritto internazionale, può diventare un punto di partenza per un'iniziativa italiana a più

ampio raggio — che il fenomeno delle infiltrazioni e della presenza della criminalità organizzata nell'economia travalica i confini nazionali e che per contrastarlo le normative e le procedure adottate e sperimentate in Italia sono le migliori. E potrebbero diventare punto di riferimento anche per altri Paesi.

Lo stesso vale per le prescrizioni contenute nel Regolamento dei contratti in merito alla tracciabilità dei pagamenti erogati dal Promotore pubblico e all'obbligo di uso da parte delle ditte coinvolte nel cantiere di conti correnti bancari e postali dedicati.

In Commissione è stato audito il coordinatore del Comitato per l'Alta Sorveglianza delle Grandi Opere presso il Ministero degli Interni, che eserciterà le sue funzioni anche sulla Torino-Lione. Del Comitato fanno parte tra gli altri Anac, Direzione Nazionale Antimafia, Direzione Centrale della Polizia Criminale e Direzione Investigativa Antimafia. Il coordinatore ha chiarito bene il funzionamento delle norme e procedure esistenti; ha messo in luce la loro incisività anche al confronto con gli altri paesi europei, compresa la Francia; ha sottolineato che l'adozione di questo apparato di norme e procedure in uno Stato diverso dall'Italia costituisce un successo per il nostro paese; ha evidenziato l'unico punto, inevitabile, di difficoltà, collegato al segreto istruttorio sulle indagini penali in corso, che può generare il ritardo nell'adozione dei provvedimenti interdittivi fino a quando l'istruttoria non viene chiusa e il segreto, di conseguenza, rimosso.

16. Perché il promotore pubblico è di diritto francese?

Alcuni eccepiscono sulla scelta societaria nell'ambito del diritto pubblico francese. La questione è molto interessante, poiché fa emergere il fatto che il diritto francese è più flessibile e aperto di quello italiano sulla configurazione delle società di proprietà pubblica che svolgono attività nella gestione industriale di servizi pubblici — come ad esempio l'acqua, i trasporti, le case popolari, eccetera — ovvero,

come nel nostro caso, nella costruzione e gestione di un'infrastruttura pubblica.

In Italia il referendum del 2011 ha ricondotto il paese nell'alveo delle regole europee, restituendo parità alle tre forme di gestione industriale di servizi pubblici riconosciute dal diritto europeo (società pubblica *in house*, gara per l'affidamento, società mista), ma il diritto societario non si è evoluto e, nel caso di gestione diretta, siamo rimasti fermi all'antica azienda speciale oppure alla Società per Azioni che, pur essendo *in house*, resta disciplinata dall'ordinario diritto societario. In Francia invece sono riconosciute giuridicamente forme societarie di emanazione pubblica che non hanno i vincoli delle nostre aziende speciali e possono derogare alla disciplina ordinaria delle SpA. Si tratta insomma di « SpA speciali » assoggettate statutariamente al « controllo analogo » da parte dell'amministrazione pubblica proprietaria e all'incredibilità delle azioni (vedi articolo 10 dello statuto di TELT).

La mia opinione è che in questo campo la legislazione francese sia più avanzata della nostra e che il promotore pubblico TELT sia più garantito nell'esercizio della sua missione, che ha natura gestionale-industriale ma che deve rigorosamente attenersi a una logica pubblicistica (e cioè senza obiettivo di profitti e senza contendibilità sul mercato dei capitali), di quanto potrebbe essere se il suo « vestito » societario venisse scelto nell'ambito del diritto italiano.

17. Per costruire il nuovo tunnel bisogna attendere la saturazione della vecchia linea?

Un'altra critica « in punta di diritto » è stata avanzata sul fatto che un precedente Accordo italo-francese (del 2001) collegava la costruzione della nuova infrastruttura alla saturazione di quella esistente.

Sul piano giuridico va ricordato che l'Accordo del 2012, che ha sostituito quello del 2001, aveva ormai chiarito i limiti inemendabili della linea storica, non menzionava alcuna condizione di saturazione ed entrava già nei primi dettagli di realizzazione del nuovo tunnel. Per quanto riguarda la linea storica, all'articolo 1 si

legge che « Le Parti stabiliscono inoltre con il presente Accordo le condizioni di un migliore utilizzo della linea storica del Frejus, definendo in particolare le misure di accompagnamento del progetto e le misure di sicurezza ». L'Accordo 2012, all'articolo 28, abroga le disposizioni in contrasto presenti negli accordi precedenti. Analogo dispositivo di abrogazione è contenuto nel nuovo Accordo del 2015 (articolo 7, comma 3, seconda alinea).

Sul piano sostanziale è più rilevante proporre una riflessione sul termine « saturazione », quando viene riferito a un'infrastruttura obsoleta e fuori mercato che non riesce più a soddisfare la domanda. L'intero sistema autostradale di collegamento con la Francia, in particolare quello litoraneo, è fortemente congestionato, ma purtroppo lo storico collegamento ferroviario del Frejus non è un'alternativa, per i motivi esposti poco sopra: i moderni treni merci necessitano di convogli più lunghi e capaci di trasportare masse molto superiori a quelle consentite dal Frejus, che sarebbe comunque impossibile ristrutturare e che opererebbe in ogni caso al di fuori delle moderne norme di sicurezza.

Dal punto di vista logico e analitico la saturazione non è indipendente dalla tecnologia: un prodotto obsoleto non è più utilizzato perché la sua capacità di offerta si riduce, al confronto relativo con i nuovi prodotti, verso lo zero. Posso supporre che tanti di noi abbiano a casa vecchi telefoni numerici o vecchi personal computer ancora funzionanti ma inutilizzati, riposti negli armadi, in cantina, in soffitta. Che senso avrebbe affermare che non si può comprare un nuovo telefono o un nuovo personal computer finché quelli posseduti, e ormai obsoleti, non siano « saturi »?

Il punto è che il progresso tecnologico rende disponibili nuovi prodotti che, relativamente ai precedenti, hanno prestazioni enormemente più elevate. La capacità di prestazione, ovvero di offerta, dei vecchi prodotti al confronto con i nuovi diventa sempre più piccola, fino a tendere a zero. Se la domanda, che mettiamo a

mettiamo a denominatore, tende anch'essa a zero, diventa impossibile, e direi inutile, calcolare la saturazione.

Alla luce dei dati tecnici che abbiamo acquisito agli atti e sintetizzato poco sopra nella presente Relazione, è proprio questa la situazione della storica infrastruttura ottocentesca del Frejus.

18. Gerarchia delle fonti nel diritto internazionale e in quello francese.

La Commissione ha registrato due altre critiche « in punta di diritto » in merito: *a)* alla gerarchia delle fonti fra Accordo, Protocollo addizionale e Regolamento dei contratti; *b)* all'effettiva applicabilità delle normative antimafia in Francia, anche in relazione alla questione precedente di gerarchia delle fonti.

Riguardo al punto *a)* ricordo che Accordo (articolo 2) e Protocollo (articolo 3) fanno riferimento a un Regolamento dei contratti che il promotore pubblico dovrà adottare per contrastare le infiltrazioni mafiose. Pertanto il Regolamento allegato ad Accordo e Protocollo è pienamente integrato con essi e anzi li completa e li rende, in termini tecnici, « auto-applicativi » (*self-executing*), evitando che gli Stati firmatari (in questo caso la Francia) debbano ricorrere, insieme alla ratifica, alla determinazione legislativa di ulteriori norme di dettaglio.

Riguardo al punto *b)* è stato chiarito durante le audizioni che la ratifica dell'Accordo da parte del Parlamento equivale a norma di legge interna, e cioè che lo Stato francese con la ratifica « apre » il proprio ordinamento interno a norme che i giudici nazionali dovranno applicare, poiché così si è impegnato lo Stato sul piano dell'ordinamento internazionale.

Dato che il Parlamento francese sta procedendo nell'iter legislativo della ratifica, è interessante riportare cosa viene scritto su questo punto dagli uffici legislativi dell'Assemblée Nationale nel dossier di documentazione parlamentare sul progetto di legge. Si può supporre infatti che il legislatore francese rappresenti la sede più appropriata per verificare la sussistenza di un conflitto fra norme con diversa gerarchia all'interno della giurisdizione.

zione francese, certamente più titolata a questo fine di alcuni commentatori italiani. Riporto la citazione in lingua originale, per evitare di distorcerne il contenuto con una traduzione:

« Bien que largement inspiré du corpus juridique italien auquel son article 3 fait renvoi, les dispositions du règlement des contrats ne remettent en cause, ni les règles françaises applicables en matière de marchés publics, ni les compétences de police administrative incombant à l'administration française, ni l'existence d'un contrôle juridictionnel effectif sur les décisions qui seront prises. Tout d'abord, l'article 1er, alinéa 2, du règlement des contrats précise que ses règles viennent en complément de celles applicables aux contrats passés par le promoteur public conformément aux dispositions des articles 6 et 10 de l'accord du 30 janvier 2012 qui, pour mémoire, prévoient l'application du droit public français à la quasi-totalité des contrats conclus par TELT. Ainsi, comme le souligne l'article 4, alinéa 1, du règlement des contrats, les vérifications conduites dans le cadre du dispositif antimafia mis en place reposent sur l'examen de motifs d'exclusion supplémentaires à ceux prévus par l'ordonnance du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics. En outre, la composition de la structure binationale paritaire, appelée à statuer selon le principe de la codécision sur les demandes de vérifications antimafia, et les modalités d'intervention de cette structure, précisées aux articles 5 et 8 du règlement des contrats, garantissent le contrôle par les autorités administratives et judiciaires françaises de la mise en œuvre des dispositions envisagées. Ainsi, toute décision nécessite un commun accord entre les deux préfets, français et italien, constituant la structure binationale (article 5, alinéa 1, du règlement des contrats), tout comme le programme de travail des divers collaborateurs qui seront appelés à assister chacun des préfets (article 5, alinéa 2, du règlement des contrats). De même, le règlement des contrats prévoit que l'instruction des demandes de vérifications antimafia soit conduite par le préfet de

l'Etat d'appartenance de l'entité concernée (article 8, alinéa 1) et que ce même préfet reprenne à son compte la décision conjointe qui sera prise par la structure binationale (article 8, alinéa 5). La décision préfectorale, communiquée par le promoteur public à l'entreprise se voyant refuser l'inscription sur la liste des prestataires autorisés à contracter avec TELT, pourra être contestée devant le juge administratif français ou italien selon le cas (article 8, alinéa 5 et article 9, alinéa 2, du règlement des contrats). Ainsi définie, la mise en œuvre du règlement des contrats ne devrait nécessiter que l'intervention d'un texte de nature réglementaire pour désigner le préfet français, composant avec son homologue de Turin, la structure binationale et compétent pour prendre toute décision en relevant, » par dérogation aux dispositions relatives à la compétence territoriale « (article 8, alinéa 6, du règlement des contrats) ».

Si vede bene, in sostanza, che il Parlamento francese non evidenzia problemi di tipo legislativo, ovvero di gerarchia delle fonti. Sottolinea che la normativa antimafia di derivazione italiana è compatibile con le norme europee e nazionali sulla concorrenza e con le vigenti norme interne anti-corruzione e conclude con l'indicazione che l'unico atto necessario per rendere operativo il Regolamento dei contratti sui lavori del tunnel del Moncenisio ai sensi dell'Accordo che si sta ratificando è un provvedimento amministrativo che designi il prefetto francese che, insieme al prefetto di Torino, costituisca la struttura binazionale che eserciterà le competenze per le verifiche antimafia, l'accesso alla *white list* e gli eventuali provvedimenti interdittivi.

19. Movimento e istituzioni.

In conclusione, nello svolgimento del compito di relatore assegnatomi dalla Commissione III sull'AC 4151 mi sembra di potere affermare che il vero punto fondamentale che porta alcuni partiti e movimenti politici a manifestare opposizione nei confronti del nuovo tunnel ferroviario del Moncenisio sia da collegarsi al

mancato riconoscimento delle importanti modifiche che all'attuale progetto sono state apportate in confronto con quello iniziale.

Si tratta ovviamente di una posizione legittima, finché sostenuta all'interno delle regole della legalità e del confronto democratico, e tuttavia si tratta anche di una posizione che, paradossalmente, tende a non riconoscere che il movimento di opinione contrario alla Torino-Lione ha ottenuto risultati rilevanti, poiché ha in sostanza costretto il Governo ad accogliere molti elementi di critica e a ripensare il progetto iniziale, modificandolo in modo radicale. Basti solo pensare che i costi, fra vecchio e nuovo progetto, si sono quasi dimezzati.

Sul piano politico questo andrebbe catalogato come un successo del movimento, e direi anche delle istituzioni. Questo successo però non viene apertamente rivendicato: al contrario la vicenda della riprogettazione della Torino-Lione a me sembra un segnale positivo di una dinamica feconda che si è innestata fra istituzioni e società civile nel nostro paese. Dinamica che, non casualmente, ha generato una progressiva contrazione delle basi di consenso dell'originario movimento contrario all'opera. Quello che è rimasto in campo sembra ormai riconducibile, da un lato, a posizionamenti di natura prettamente politicistica, e dall'altro lato alle frange estremistiche e para-terroristiche dei professionisti internazionali del sabotaggio.

20. Il bivio di fronte all'Italia.

Raccomando una rapida conclusione dell'esame di questo provvedimento, nel testo che ci è stato consegnato dal Senato. Ricordo di nuovo che nei prossimi giorni anche il Parlamento francese sarà impegnato nell'analoga ratifica. Si tratta quindi di confermare gli impegni assunti dall'Italia, con motivazioni che non sono soltanto reputazionali ma hanno radice negli obiettivi perseguiti dal progetto di investimento transnazionale che è all'oggetto dell'Accordo, e che riguardano l'abbattimento della produzione di CO₂, la tutela ambientale delle montagne alpine, lo sviluppo economico delle regioni coinvolte ma an-

che — vista la rilevanza dei flussi di merci in transito — dell'intera economia nazionale, la diffusione internazionale delle norme italiane per il contrasto alle infiltrazioni nell'economia da parte delle organizzazioni criminali e mafiose.

L'interscambio merci che transita fra Italia e Francia è di oltre 50 milioni di tonnellate all'anno e comprende, oltre ai flussi fra i due paesi, quelli diretti da e verso la penisola iberica e la Gran Bretagna, per un valore totale di circa 150 miliardi. Stiamo parlando di un'area che rappresenta il 17 per cento del PIL dell'intera Unione. Questo spiega bene le ragioni per le quali l'Europa, per una volta non dimenticando il Libro Bianco di Jacques Delors, che parlava delle reti infrastrutturali come strumento di realizzazione dell'Unione, arterie attraverso cui far scorrere i rapporti all'interno del Continente, ha assegnato un contributo così elevato, del 40 per cento, al nuovo tunnel ferroviario del Moncenisio.

Spiega perché, in assenza di questo corridoio, i già precari equilibri europei potrebbero spostarsi sempre più a nord del Mediterraneo, anche utilizzando i nuovi corridoi svizzeri, con conseguenze negative non solo per i Paesi del Sud ma per l'intera Europa. Condannando altresì l'Italia nord-occidentale a un futuro solo ed esclusivamente autostradale e a una sostanziale marginalità rispetto al sistema europeo di infrastrutture moderne.

Spiega altrettanto bene le ragioni che portarono il piccolo, ma progredito, Stato del Piemonte e il giovane Stato unitario italiano a realizzare il tunnel del Frejus, sobbarcandosene quasi interamente le spese (a differenza di oggi con il Moncenisio). Quel tunnel, dopo 145 anni, è obsoleto sul piano tecnologico e va sostituito con una nuova infrastruttura adatta agli standard moderni del trasporto ferroviario per merci e passeggeri.

Ma fu allora, ed è rimasto per più di cento anni, non solo un'opera che ha aiutato lo sviluppo del paese ma anche il simbolo della visione che Cavour, che lo promosse e non poté vederlo realizzato, volle dare sulla nuova Italia finalmente

riunificata: un paese deciso a mettere fine alla precedente storia di chiusura, provincialismo, arretratezza economica, sociale e culturale, perduranti conflitti intestini, e desideroso invece di aprirsi alla libertà, agli scambi culturali e commerciali, all'innovazione economica e sociale, all'Europa, alla modernità, al progresso tecnologico.

Altre volte nella storia l'Italia si è trovata in bilico di fronte al medesimo bivio. Da un lato le sirene del ripiegamento provincialistico provocato dalle paure e dalla crisi sociale, il sogno di un'Italietta che tira a campare chiudendo le frontiere, magari rinunciando a qualche diritto, a qualche tutela democratica. Dall'altro lato la difficile ricerca di un ruolo dell'Italia dentro un mondo che cambia e propone nuove sfide, le quali vanno affrontate con intelligenza e lungimiranza, avendo cura di riparare le ferite della crisi sul corpo sociale del paese. La coesione sociale però non va messa in contrapposizione con gli investimenti, l'innovazione tecnologica, l'ammodernamento delle reti infrastrutturali e neppure con i valori fondanti della democrazia repubblicana, come la tolleranza, la difesa della legalità, il contrasto della criminalità organizzata.

Coesione sociale e sviluppo sostenibile marciano insieme, non sono alternativi. Ciò è vero in particolare per un paese come l'Italia, il cui attivo di bilancia corrente dei pagamenti è secondo in Europa alla sola Germania. Il che significa che milioni e milioni di posti di lavoro dipendono dal commercio internazionale, e soprattutto da quello intraeuropeo. È per questo che l'Italia ha un essenziale bisogno che il movimento internazionale delle merci generato dalla sua economia possa continuare e possa crescere attraverso infrastrutture di trasporto adeguate e moderne, smettendo di generare i pesanti impatti ambientali e gli elevati costi economici oggi prodotti dai milioni di TIR che transitano alle frontiere, soprattutto sulla direttrice Italia-Francia.

Con l'Italia nuovamente di fronte al bivio, è nostro compito adesso scegliere la strada giusta.

21. Appendice. Il dispositivo dell'accordo.

Per quanto concerne l'accordo del 24 febbraio 2015, questo si compone di un lungo Preambolo e di sette articoli:

1) L'articolo 1 contiene l'impegno delle Parti ad avviare la realizzazione dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, come definita in precedenza dall'articolo 2 del citato Accordo del 30 gennaio 2012; le Parti concordano altresì di affidare la realizzazione dei lavori al Promotore pubblico di cui agli articoli 2 e 6 di detto Accordo, istituito il 23 febbraio 2015 con la denominazione « Tunnel Euralpin Lyon Turin SaS. Le Parti fanno esplicito riferimento a nuovi elementi derivanti dal Regolamento UE 1315 del 2013 – recante nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, come anche a progetti simili realizzati attraverso le Alpi svizzere ed austriache;

2) 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;

3) L'articolo 3 è dedicato all'applicazione dell'articolo 18, già richiamato, dell'Accordo del 30 gennaio 2012, 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;

4) L'articolo 4, in riferimento ai lavori che si rendano necessari in conseguenza dell'impatto della sezione transfrontaliera su infrastrutture ed impianti dei gestori competenti, contempla la possibilità che il Promotore pubblico affidi a questi ultimi la funzione di stazione appaltante per la progettazione e la realizzazione;

5) Al 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;

6) 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 – tale modifica è stata prevista dall'articolo 24 del più volte citato Accordo del 30 gennaio 2012, dal quale peraltro l'articolo 6 in commento espunge il riferimento al termine di due anni per definire tramite Convenzione il trasferimento al Promotore pubblico della gestione dell'infrastruttura storica;

7) Infine, l'articolo 7 contiene le disposizioni finali dell'Accordo, il quale potrà essere emendato tramite intesa tra le Parti e, in riferimento a controversie sull'interpretazione o applicazione dello stesso, prevede l'applicazione dell'articolo 27 dell'Accordo del 30 gennaio 2012. L'entrata in vigore dell'Accordo è concomitante all'entrata in vigore del Protocollo addizionale di cui all'articolo 3 del medesimo Accordo. È inoltre previsto che le disposizioni dell'Accordo in esame prevalgano su quelle degli 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 e un Allegato:

1) L'oggetto del Protocollo addizionale (articolo 1) è ricondotto all'articolo 3 sopra illustrato dell'Accordo del 24 feb-

braio 2015, che ha appunto previsto la stipula di un Protocollo addizionale per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

2) L'articolo 2, comma 1 fissa a 8.300 milioni di euro il costo della sezione transfrontaliera, certificato come previsto dal primo comma dell'articolo 18 già citato dell'Accordo del 30 gennaio 2012, espresso in data valuta gennaio 2012. Un'illustrazione più specifica dei costi è contenuta al punto 2 dell'allegato al Protocollo addizionale in esame;

3) Il comma 2 prevede che, al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, 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. Peraltro tale autorizzazione è soggetta a verifica annuale sulla base dell'indice di riferimento di cui al punto 3 dell'allegato al Protocollo addizionale in esame, ed è previsto altresì l'adeguamento finale agli eventuali scostamenti;

4) Il comma 3 prevede, in riferimento alla ripartizione dei costi tra Italia e Francia, e fino a che non si superi il costo certificato del progetto, l'attribuzione del 57,9 per cento di essi alla Parte italiana e del 42,1 per cento alla Parte francese, al netto del contributo dell'Unione europea e della quota finanziata dai pedaggi versati dalle imprese ferroviarie. 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;

5) Con l'articolo 3 le Parti ribadiscono l'impegno a una più stretta cooperazione per un forte contrasto alla criminalità organizzata e ad eventuali tentativi di infiltrazione mafiosa nella stipula e nell'esecuzione dei contratti: a tale scopo conferiscono alla Commissione intergover-

nativa l'incarico di redigere un Regolamento dei contratti estremamente rigoroso, che dovrà ispirarsi alle migliori normative sulla materia vigenti in Italia e in Francia, con particolare riguardo all'ordinamento giuridico italiano e in quanto compatibili con il diritto comunitario, e che siano volte ad escludere dagli appalti le imprese che potrebbero essere interessate da pratiche mafiose;

6) Le disposizioni finali fanno oggetto dell'articolo 4 del Protocollo addizionale: è prevista in particolare l'entrata in vigore concomitante dell'Accordo del 24 febbraio 2015 e del Protocollo addizionale. Le disposizioni del Protocollo addizionale in esame prevalgono inoltre su quelle degli Accordi del 1996, del 2001 del 2012 e del 2015, qualora siano con esse in contrasto.

Il Regolamento dei contratti si compone di 15 articoli, il primo dei quali ne definisce l'oggetto, ovvero 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. Le disposizioni del Regolamento dei contratti completano quelle già applicabili ai contratti aggiudicati dal Promotore pubblico.

L'articolo 2 e l'articolo 3 contengono rispettivamente una serie di definizioni e di riferimenti normativi per il Regolamento dei contratti, mentre l'articolo 4 è dedicato alle situazioni ostative – riportate nell'allegato 1 al Regolamento dei contratti –, che sono causa di esclusione dalle procedure di aggiudicazione e dall'esecuzione dei contratti. Possono inoltre costituire alla stessa stregua causa di esclusione le situazioni gravemente indizianti sul controllo o il condizionamento dell'operatore economico da parte di organizzazioni criminali di tipo mafioso. Sono elencati minutamente i soggetti cui possono riferirsi le verifiche delle situazioni ostative antimafia nell'ambito del diritto italiano e, nell'allegato 2 al Regolamento dei contratti, sono altresì individuati i

soggetti di diritto civile e commerciale francese corrispondenti.

L'articolo 5 prevede, per l'accertamento delle situazioni ostative di cui al precedente articolo 4, l'istituzione di una Struttura binazionale paritetica, costituita dal Prefetto di Torino e dal Prefetto designato dal governo francese, eventualmente rappresentati da propri delegati, assistiti da funzionari amministrativi e da funzionari e ufficiali delle forze dell'ordine. La Struttura binazionale agisce in base alla regola della codecisione, sulla base di intese tra i due Prefetti.

Una volta accertata l'insussistenza di situazioni ostative l'operatore economico interessato può essere (articolo 6) iscritto in una Lista bianca tenuta e aggiornata a cura del Promotore pubblico, che in parallelo costituisce l'Anagrafe degli esecutori. Tale iscrizione consente di concludere, approvare e autorizzare i contratti, i subappalti e i subcontratti inerenti alla realizzazione della sezione transfrontaliera, nei quali figura l'operatore interessato.

È anche previsto che l'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori sostituisca per tutto il tempo di validità della stessa le verifiche antimafia per gli eventuali contratti successivi. Il successivo articolo 7 consente ad operatori economici di determinati settori potenzialmente interessati dai lavori per la sezione transfrontaliera di richiedere al Promotore pubblico l'iscrizione nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori, anche a prescindere dalla partecipazione a procedure selettive per i contratti.

Lo svolgimento delle verifiche antimafia (articolo 8) trae impulso dal Promotore pubblico, che le richiede alla Struttura binazionale: le verifiche sono di competenza del Prefetto avente la medesima nazionalità dell'operatore economico da vagliare – salvo che si tratti di operatore economico di un paese terzo, per il quale la competenza è dettata dall'allocazione territoriale prevalente dei lavori interessati (articolo 10).

Le verifiche s'ispirano al modello delle informazioni antimafia previsto dal Codice

di settore vigente in Italia (decreto legislativo 159 del 2011). Le informazioni acquisite nel corso delle verifiche sono comunque scambiate tra i due Paesi all'interno della Struttura binazionale. In base all'articolo 9, gli effetti delle verifiche antimafia, se di esito sfavorevole, comportano la cancellazione dell'operatore economico già impegnato nell'esecuzione di un contratto dalla Lista bianca-Anagrafe degli esecutori e la recessione dal contratto di subappalto o dal subcontratto.

A norma dell'articolo 11 gli operatori economici iscritti nella Lista bianca-Anagrafe degli esecutori hanno l'obbligo di comunicare al Promotore pubblico qualsiasi modificazione rilevante per i soggetti destinatari di verifiche antimafia: in difetto, è prevista l'applicazione di una sanzione amministrativa da 20.000 a 60.000 euro, ma nel rispetto del principio del contraddittorio.

L'articolo 12 è dedicato al monitoraggio finanziario dei pagamenti relativi ad appalti e subappalti collegati all'esecuzione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione: è previsto l'obbligo di utilizzazione di conti correnti bancari e postali dedicati e di speciali bonifici, il cui mancato utilizzo costituisce di per sé causa di risoluzione contrattuale.

Il Promotore pubblico inoltre cura l'inserimento nei contratti di una clausola specifica con la quale gli operatori economici assumono gli obblighi di tracciamento finanziario, a pena di nullità assoluta del contratto. Oltre alla risoluzione del contratto, la violazione delle disposizioni dell'articolo 12 del Regolamento dei contratti comporta anche l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie.

L'articolo 13 tratta delle penalità di competenza del Promotore pubblico — le pene pecuniarie precedentemente richiamate sono invece di competenza dei Prefetti che costituiscono la Struttura binazionale —, i cui introiti sono destinati al rafforzamento della sicurezza antimafia nella realizzazione dei lavori, con particolare riferimento alla vigilanza delle aree di cantiere.

Infine gli articoli 14 e 15 del Regolamento dei contratti prevedono per i contratti, subappalti e subcontratti stipulati, autorizzati o approvati prima della data di entrata in vigore del Regolamento medesimo, un rapido adeguamento alle previsioni di esso, da operare mediante atto aggiuntivo. Le disposizioni del Regolamento dei contratti potranno essere modificate di comune accordo tra Italia e Francia tramite deliberazione della Commissione intergovernativa.

GIANNI FARINA (Intervento in discussione sulle linee generali A.C. 4151) Sostengo oggi, alla Camera, l'atto confermativo alla costruzione del tunnel ferroviario di base Torino — Lione. Per l'occasione, in viaggio per Roma, ho preso il nuovo intercity che passa attraverso la galleria di base del San Gottardo.

Il lago dei quattro Cantoni. Altdorf. Il buio del tunnel. Il brusio impercettibile che ci accompagna nei venti minuti dell'attraversata.

Intravedo Bellinzona oltre il basso orizzonte della valle. Dedico un accenno alla Confederazione in questo mio intervento alla Camera.

Affermo come un piccolo paese, al centro dell'Europa, abbia vinto la sfida della modernità, donando all'Unione un'opera destinata a costruire la storia dei collegamenti ferroviari del secolo ventunesimo. La ripresa italiana, all'opposto, tarda a ripartire anche per i gravi ritardi nell'ammodernamento e nella costruzione delle grandi infrastrutture di cui la nazione ha bisogno per vincere la sfida della competitività, all'interno dell'Unione europea e nel contesto globale. La Lione Torino ferroviaria attraverso il tunnel di base è un importante tassello per colmare i ritardi accumulati negli ultimi decenni.

La rete di trasporti TEN-T (Trans European Networks — Transport) la nuova metropolitana d'Europa, è stata ideata per favorire la circolazione delle persone, e quindi l'incontro tra i popoli delle grandi nazioni europee, e il trasporto delle merci su un mezzo ecologico, rispettoso dell'ambiente e della natura: il treno.

L'obiettivo storico, la sfida, vorrei dire, sta nel diminuire considerevolmente l'utilizzo del trasporto stradale che incrementa l'inquinamento e le emissioni di gas serra. In questa rete trans-europea, 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. È, in definitiva, l'anello centrale del Corridoio mediterraneo al servizio di circa il 20 per cento della popolazione dell'Unione europea e di altrettanto prodotto interno lordo.

L'opera, come per il tunnel del Gottardo, contribuirà ai cambiamenti profondi della cultura dei trasporti, valorizzerà i contatti, i rapporti transnazionali e favorirà l'avvento di straordinarie realtà macro economiche nell'interesse delle popolazioni delle regioni alpine e dell'Unione.

La linea per merci e passeggeri Torino-Lione si estende per una lunghezza di 270 chilometri, il 70 per cento in Francia e il restante 30 per cento in Italia.

La parte fondamentale è rappresentata dalla sezione transfrontaliera che supera l'attuale linea di montagna trasformandola in una direttissima di pianura grazie alla realizzazione del tunnel di base del Moncenisio.

Il tunnel di base del Moncenisio lungo 57,5 km, di cui 45 in territorio francese e 12,5 in territorio italiano è costituito, come per tutte le grandi opere europee simili – ultima, la galleria di base del Gottardo in Svizzera – da due canne a singolo binario e dai rispettivi rami di collegamento di sicurezza.

Va sottolineato come circa il 90 per cento della sezione transfrontaliera sia in galleria mentre la maggior parte degli impianti in superficie sono collocati su aree in cui è stato previsto il minimo consumo di suolo libero.

Perché la nuova galleria?

Perché l'attuale linea ferroviaria di collegamento Italia-Francia nell'arco alpino è inadeguata a rispondere alla sfida della modernità.

Il treno è competitivo se non si arrampica sulle montagne, come avvenuto nei due secoli che ci hanno preceduto.

Il treno è competitivo se viaggia in pianura, riduce i tempi di percorrenza – Navetta per le persone, chilometro zero, o giù di lì, per le merci – e l'unico modo per farlo, nel massiccio alpino, è costruire i tunnel di base, come già attuato nella Confederazione Elvetica, con la recente inaugurazione dell'opera storica – un tunnel a due canne di 57 km – del Gottardo: per unire Zurigo a Milano e in prospettiva, creare la verticale del trasporto merci in ferrovia da Rotterdam a Genova e ritorno, l'incontro del mediterraneo con il mare del nord.

La linea esistente è totalmente inadeguata per gli standard di trasporto internazionali.

Nel tunnel ferroviario del Fréjus i treni si arrampicano oltre i 1300 metri e necessitano spesso, per l'attraversata, di ben tre locomotive, sino a quasi il 50 per cento in più del costo energetico di una linea di pianura.

Va oltretutto sottolineato che, anche e soprattutto per rispondere alle preoccupazioni delle popolazioni, tutti i cantieri, sia in Italia che in Francia, sono progettati come siti industriali, con lavorazioni previste in ambienti chiusi e controllati, per minimizzare gli impatti con l'esterno. Sarà inoltre valorizzato il materiale di scavo proveniente dal tunnel di base limitando il trasporto del materiale ed evitando l'apertura di nuove cave.

Ogni sito dei cantieri sarà interessato da una attenta attività di monitoraggio condivisa con le direzioni lavoro e gli organismi di controllo e condotta secondo criteri di trasparenza: sia per quanto riguarda l'atmosfera, l'amianto, le acque sotterranee e di superficie, il suolo e il sottosuolo, la fauna e la flora attraverso il monitoraggio delle risorse idriche e una precisa conoscenza del contesto idrografico e idrogeologico.

Il costo complessivo della sezione transfrontaliera, previsto in 8,6 Miliardi, sarà cofinanziato per il 40 per cento dall'Eu-

ropa mentre la quota restante sarà suddivisa tra i due paesi, la Francia e l'Italia.

Inutile oltretutto, l'accesa polemica degli avversari del tunnel di base, sul pericolo di infiltrazioni mafiose nel corso di costruzione della grande opera, dal momento che tutte le imprese operanti saranno sottoposte ai controlli previsti dal protocollo di legalità sottoscritto in Italia nel 2012 e che varrà anche per i cantieri francesi, in seguito all'accordo intergovernativo del 2015, una novità assoluta, in Europa, di applicazione di una normativa antimafia a prescindere dalla nazionalità dei cantieri.

Il progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, parte del corridoio trans-europeo n. 5, prevede tre tratte così suddivise: 1) riammodernamento della linea storica Torino-Susa, compresa la nuova stazione di Susa a carico di RFI 2) la costruzione della linea Lione-Saint Jean de Maurienne a carico di RFF e infine, il tratto 3) transfrontaliero, costituito da un tunnel di base a doppia canna, di lunghezza superiore a 50 km, con cunicoli di collegamento tra le due gallerie ogni circa 350 m. che va Saint Jean de Maurienne a Susa realizzato e gestito dalla TELT (già LTF), società mista, dove lo Stato Francese è l'unico azionista con il 50 per cento e l'Italia, da parte sua, è rappresentata da FS, ugualmente al 50 per cento.

Il progetto, come già accennato, preventiva un costo di 8,6 miliardi di euro, ed è finanziato nel rispetto degli ultimi accordi sottoscritti. L'importanza fondamentale dell'opera, che collegherà la Francia con l'Italia, sta nel rispetto dei più moderni criteri alla base della progettazione delle nuove linee ferroviarie. In particolare, il portare la sagoma ferroviaria della galleria (il così detto « gabarit ») a dimensioni tali da permettere il passaggio di treni merci di ultima evoluzione (sezione a « grande sagoma » – P/C 80), inoltre, la tecnologia moderna permette di scavare meccanicamente gallerie, con forti coperture, tali da aumentare la lunghezza del tunnel e diminuire fortemente la quota della « livelletta » (passando dal 33 per cento di pendenza dell'attuale linea storica al massimo del 12,5 per

cento) e con grandi raggi di curvatura, così da permettere, sia ai treni Alta velocità (i duecento chilometri all'ora previsti nella nuova galleria del Gottardo) e, specialmente, ai treni merci, velocità notevoli con forti riduzioni dei tempi di percorrenza. La messa a punto del progetto della linea ferroviaria, è stata preceduta dalla costruzione di 4 discenderie di studio, da parte di una società mista franco-italiana LTF; tre della quali realizzate in Francia, di cui una, quella di Saint Martin la Porte, è ancora in corso, con lo scopo di studiare l'ammasso geologico, che in questa zona è tra i più complessi che si possano trovare (trattasi di carbonifero alternato da banchi di calcari, anidridi e gessi, con coperture oltre i 1.000 m.) e permettere di definire i principali parametri necessari per lo scavo meccanizzato con TBM (la così detta « talpa »); l'altra discenderla è tutt'ora in corso di realizzazione in Italia, nel cantiere di Chiomonte, anche in questo caso oltre all'individuazione dei principali dati di input per il progetto esecutivo del tunnel di base, Chiomonte risulta un cantiere scuola per lo studio del trattamento del materiale di risulta dello scavo, volgarmente chiamato in cantiere: « smarino ».

Le quattro discenderie, una volta realizzate le gallerie di base, saranno utilizzate sia come vie per la gestione degli impianti, per la ventilazione delle gallerie, il trattamento delle falde acquifere sia, in caso di necessità, anche come accesso per i soccorsi per eventi incidentali; a Modane, inoltre, è prevista anche una stazione sotterranea per gli interventi di manutenzione dei treni.

La realizzazione delle attività propedeutiche è stata interessante, sia per gli aspetti tecnici che per il supporto ai progettisti alla definizione del progetto esecutivo, sia per la gestione delle problematiche ambientali, dovute a trattamento delle acque dei fiumi in prossimità dei cantieri, il Dora Riparia, dal lato italiano, e l'Arc sul quello francese; del trattamento delle polveri causati dallo scavo in galleria e dalle attività all'esterno del cantiere e, infine, allo studio delle vibrazioni, causate dalle macchine operatrici e TBM e un domani dai treni. I progetti pre-

vedono la messa a punto con gli uffici statali (comuni, istituzioni ambientaliste, committenza, ecc.), di un protocollo di intesa che definisca le procedure e modalità di monitoraggio ante opera, durante la fase di costruzione, e post opera, cioè in esercizio a verifica della variazione dei parametri base e il non superamento di limiti di legge.

Un altro aspetto importante del progetto è stato quello di adottare, per la prima volta, un confronto tra committenza, istituzioni statali e cittadini, volto alla conoscenza delle fasi realizzative degli eventuali futuri impatti, sia per l'ambiente che per gli aspetti sociali delle comunità montane. L'esempio più importante è, per la parte italiana, la costituzione dell'Osservatorio governativo; per il lato francese è l'accordo sottoscritto dalle Imprese, che stanno realizzando i primi 10 Km del tunnel di base a Saint Martin la Porte, con la regione Auvergne-Rhone Alpes nel dipartimento della Savoia, i comuni della Maurienne coinvolti nel progetto e TELT, incentrato sull'occupazione, la formazione, l'alloggio delle maestranze, l'appoggio e il sostegno al tessuto economico.

Prevista inoltre, anche questo per la prima volta in un progetto, l'accordo tra Committenza, Prefettura di Torino e di Lione e Imprese, la collaborazione al controllo del cantiere contro eventuali atti di terrorismo (No-TAV), nonché l'introduzione di un protocollo relativo al controllo di infiltrazioni di carattere mafioso.

Attualmente, il progetto esecutivo è in fase di completamento; Telt sta completando la suddivisione dei lotti e dei capitolati di gara, preventivando l'emissione dei bandi di offerta alla fine del prossimo anno, prevedendo l'avvio dei lavori nel 2018/19 e il completamento intorno al 2028/30.

Una volta completata la costruzione, il progetto farà parte, come già accennato all'inizio, del corridoio n. 5 della linea TEN-T, che dovrà collegare Siviglia con Kiev, passando per la Spagna (Madrid e Barcellona), la Francia (Parigi e Lione), l'Italia (Torino, Milano e Venezia), la Slovenia (Lubiana), l'Ungheria (Budapest), la Romania (Bucarest) fino all'Ucraina, ve-

nendo così a costituire una delle linee ferroviarie più importanti di collegamento dall'ovest all'est, tale da rendere gli ex-stati dell'est europeo sempre più vicini e uniti nel contesto dell'Unione.

Inoltre, tali progetti, che a mio parere sono di straordinaria importanza, perché tendono a omogeneizzare e affinare le varie normative nazionali, sia per la progettazione, che per la costruzione, l'esercizio ferroviario e in ultimo, ma non meno importante, per la sicurezza dei passeggeri, rappresenteranno per il futuro una unica normativa riconosciuta a livello europeo.

Infine, ritengo altrettanto importante il coinvolgimento di più intelligenze in progetti di simili dimensioni e importanza per un confronto tra diverse culture di pensiero e di comportamento, che costituiscono un buon viatico alla costituzione dell'Europa in termini concreti e reali. Per la realizzazione delle opere, si sono riunite in consorzio le più importanti società di costruzione delle due nazioni, realizzando il motto che fu dei grandi idealisti del secolo ventesimo. (Il futuro, in definitiva, entra in noi molto prima che accada, di Rainer Maria Rilke).

Ci sono coloro che guardano le cose per come sono e si chiedono: perché? Io sogno cose che non ci sono mai state e chiedo: perché no? Parole di Bob Kennedy.

Furono le visioni di Jacques Delors, l'economista francese, grande europeista, in quel libro bianco in cui disegnava i sogni dei cittadini europei per i decenni e il secolo a venire.

L'allora presidente della Commissione europea, (1985/1995) negli anni novanta del novecento seppe guardare oltre l'orizzonte delle alte montagne e dei confini nazionali, indicandoci la strada del progresso, per unire i popoli e le nazioni.

L'opera di cui parliamo, un prezioso tassello per avvicinare i sogni alla realtà.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

Licenziato per la stampa alle 17,10.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*



17STA0007210