

MOZIONE TAV PD

Il Senato,

Premesso che,

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

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

Considerato che,

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

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

in questa rete, il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione si trova nell'intersezione dei due grandi assi di comunicazione tra il Nord e il Sud e tra l'Est e l'Ovest europeo: una linea per merci e passeggeri che si estende per circa 270 km, di cui

il 70 per cento in Francia e il 30 per cento in Italia. La parte fondamentale dell'opera è la sezione transfrontaliera, di cui l'89 per cento realizzato in galleria;

il tunnel di base del Moncenisio, lungo 57,5 km, di cui 45 in territorio francese e 12,5 in territorio italiano, è costituito da due canne a singolo binario. Collega le stazioni internazionali di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa. Il costo della sezione transfrontaliera, certificato da una società internazionale, è di 8,6 miliardi di euro. Il 40 per cento dell'importo è cofinanziato dall'Unione europea, mentre la quota restante è suddivisa tra i due Paesi (35 per cento per l'Italia, 25 per cento per la Francia);

a partire dalla 14^a legislatura, tutti i Governi che si sono succeduti alla guida del Paese - Governi Berlusconi, Prodi, Monti, Letta, Renzi e Gentiloni - hanno assunto impegni internazionali per la realizzazione dell'opera infrastrutturale e le rispettive maggioranze hanno approvato atti in parlamento che impegnavano l'esecutivo in carica nella realizzazione dell'opera;

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

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

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

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

Rilevato che,

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

pubblicazione la stessa si è rivelata palesemente infondata e oggetto di successivi “aggiustamenti” su input dello stesso Presidente del Consiglio;

il 21 febbraio 2019 la Camera dei deputati ha, altresì, approvato una mozione di maggioranza che impegnava il Governo a «ridiscutere integralmente il progetto della Torino-Lione»;

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

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

in data 7 marzo 2019, nell'Aula del Senato è stata respinta la mozione depositata dal Gruppo Partito democratico con la quale si chiedeva al Governo di «adottare tutte le iniziative necessarie per consentire alla società concessionaria Telt di procedere con urgenza alla pubblicazione dei bandi di gara per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione». Contemporaneamente, nella stessa seduta, veniva approvata la mozione depositata dai Gruppi parlamentari del Movimento 5 Stelle e Lega che, in linea con quanto avvenuto già alla Camera dei deputati, impegnava il Governo a «ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia.»;

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

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

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

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

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

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

Constatato che,

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

il 26 luglio 2019, il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha fatto pervenire all'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA) della Commissione Europea una lettera con la quale si conferma l'impegno dell'Italia al completamento della Tav Torino-

Lione. Tale impegno, di fatto, innesca una serie di passaggi successivi, a cominciare dalla proroga di almeno due anni per l'accordo tra Italia, Francia e Unione europea (Grant Agreement) che stanziava per la tratta tra Italia e Francia del corridoio mediterraneo risorse comunitarie per 813 milioni su una prima tranche di lavori impegnati per 1,9 miliardi entro dicembre 2019. In seconda battuta, Italia e Francia di fatto si candidano a ottenere dall'Unione europea risorse aggiuntive, alla luce della decisione assunta dall'UE lo scorso 25 marzo 2019 di aumentare la quota di finanziamento per il corridoio mediterraneo dal 40 al 50 per cento, con un ulteriore 5 per cento per quei progetti come la Tav Torino-Lione di natura binazionale;

il pronunciamento del parlamento richiesto *in primis* dalla maggiore forza politica della maggioranza che sostiene il Governo Conte, oltre ad essere in contraddizione con gli impegni assunti con la Commissione Europea e la Francia in merito alla realizzazione dell'opera, ha l'evidente intento di coprire il vero operato del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e trasporti nel corso degli ultimi mesi e per porre rimedio, di fronte alle veementi proteste sollevate dal fronte No-Tav, al proprio clamoroso fallimento nella gestione del *dossier* Tav Torino-Lione;

Rilevato che,

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

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

impegna il Governo

ad adottare tutte le iniziative necessarie per consentire la rapida realizzazione della nuova linea ferroviaria TAV Torino-Lione;

ad adottare ogni iniziativa utile a superare l'attuale blocco di svariate grandi opere e a riprendere finalmente un'adeguata politica di investimenti pubblici in grado di incidere

nei prossimi anni sulla crescita dei posti di lavoro e sul tasso di sviluppo infrastrutturale del nostro Paese;