

Approfondimento

Mozioni al Senato vertenti sui lavori della TAV

In Aula del Senato, sono state presentate alcune Mozioni vertenti sui lavori della TAV.

Mozione n. [1-00152](#) a firma del Gruppo M5S

Nelle Premesse all'Atto di indirizzo viene, in particolare evidenziato che:

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

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

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

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

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

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

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

Mozione n. [1-00153](#) a firma del Gruppo PD

Nelle Premesse all'Atto di indirizzo viene, in particolare evidenziato che:

-“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”;

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

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

-“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**”;

-“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”.

In particolare, viene **chiesto l'impegno del Governo a:**

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

Mozione n. [1-00156](#) a firma del Gruppo Misto

Nelle Premesse all'Atto di indirizzo viene, in particolare evidenziato che:

- “il progetto definitivo della sezione transfrontaliera, per quanto riguarda l'Italia, è stato approvato il 20 febbraio 2015 con delibera del Cipe, che a marzo 2018 ha approvato la variante per lo scavo del tunnel di base;
- “a luglio 2019 è stato completato lo scavo di circa il 18 per cento dei 164 chilometri di gallerie previste, che costituiscono circa l'89 per cento della lunghezza complessiva della sezione”;
- “il recente impegno della Commissione europea di aumentare dal 40 per cento al 50 per cento la quota di finanziamento comunitario per le reti infrastrutturali transfrontaliere, nell'ambito del bilancio europeo 2021-2027, comporta anche per quest'opera un risparmio per la quota di competenza dello Stato italiano”;

In particolare, viene **chiesto l'impegno del Governo a:**

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

Mozione n. [1-00157](#) a firma del Gruppo FdI

Nelle Premesse all'Atto di indirizzo viene, in particolare evidenziato che:

- “**un blocco unilaterale** dei lavori sulla Torino-Lione **non esclude la possibilità di una messa in mora dell'Italia**, che potrebbe vedersi privata per un periodo di 5 anni dei finanziamenti europei sulle altre opere transfrontaliere non ancora in fase avanzata”;
- “l'interruzione dei lavori sulla Torino-Lione avrebbe, quindi, una ricaduta negativa sulla realizzazione di tutte le infrastrutture di cui l'Italia ha bisogno, impedendo lo sviluppo del territorio e peggiorando una situazione già critica che vede la nostra nazione arretrata rispetto ad altri Stati europei dove gli investimenti sono superiori”;
- “**l'Italia sarebbe tagliata fuori dalle vie dello sviluppo europee**, a vantaggio di vie di collegamento a nord delle Alpi, e, analogamente, i porti di Trieste e Genova sarebbero a rischio di veder deperire i loro traffici, perdendo l'occasione di un collegamento vitale con i mercati dell'Europa centro-settentrionale”;
- “la Tav rientra in un accordo internazionale tra Italia e Francia, ratificato dai rispettivi Parlamenti nazionali, e una rinuncia all'opera o una sua modifica sostanziale devono essere sottoposte a nuova approvazione parlamentare”.

In particolare, viene **chiesto l'impegno del Governo a:**

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

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

Mozione n. [1-00159](#) a firma del Gruppo LeU

Nelle Premesse all'Atto di indirizzo viene, in particolare evidenziato che:

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

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

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

In particolare, viene **chiesto l'impegno del Governo a:**

-“**non procedere alla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione**, bloccando le relative procedure d'appalto anche sostituendo i membri italiani della commissione intergovernativa italo-francese che sovrintende alle procedure tecnico-finanziarie che disciplinano la TAV, e revocando i membri del consiglio di amministrazione del promotore italo-francese dell'opera (Telt) e nominandone di nuovi”;

-“trasferire le risorse risparmiate sul trasporto ferroviario regionale, sulle principali tratte pendolari connesse alle aree metropolitane e sul trasporto pubblico locale”;

-“in subordine, a **bloccare l'allineamento temporale dei lavori di realizzazione della tratta transfrontaliera all'effettivo avvio dei lavori di realizzazione da parte francese della loro tratta nazionale** (essendo stata cancellata dalla programmazione francese degli investimenti per insufficiente traffico e rinviata a dopo il 2038)”.