



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

**COMMISSIONI CONGIUNTE**

8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato della Repubblica

e

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NELL'AMBITO DELL'ESAME DELL'ATTO DEL GOVERNO N. 221 RECANTE LO SCHEMA DI CONTRATTO DI PROGRAMMA TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. E *TUNNEL EURALPIN LYON TURIN* S.A.S. (TELT), PER IL FINANZIAMENTO, LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DELLA SEZIONE TRANSFRONTALIERA DELLA PARTE COMUNE DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA TORINO-LIONE

1<sup>a</sup> seduta: lunedì 14 dicembre 2020

Presidenza del presidente della 8<sup>a</sup> Commissione del Senato della Repubblica COLTORTI

## I N D I C E

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito dell'esame dell'atto del Governo n. 221 recante lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S. (TELT), per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 12, 16 e <i>passim</i>
AIROLA (M5S), senatore . . . . .	10, 13
BERGAMINI (FI), deputata . . . . .	20
D'ARIENZO (PD), senatore . . . . .	14
DE MICHELI, ministro delle infrastrutture e dei trasporti . . . . .	3, 16, 20
GARIGLIO (PD), deputato . . . . .	13
MACCANTI (Lega), deputata . . . . .	9
MULÈ (FI), deputato . . . . .	8
PAITA (IV), deputata . . . . .	16
PERGREFFI (L-SP-PSd'Az), senatrice . . . . .	13
PIRRO (M5S), senatrice . . . . .	15
SANTILLO (M5S), senatore . . . . .	8
SERRITELLA (M5S), deputato . . . . .	7

Sigle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Forza Italia Berlusconi Presidente-UDC: FIBP-UDC; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva-P.S.I.: IV-PSI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-IDEA e CAMBIAMO: Misto-IeC; Misto-Liberi e Uguali: Misto-LeU; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto+Europa – Azione: Misto+Eu-Az.

Sigle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega – Salvini Premier: Lega; Forza Italia – Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo!-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C!-AC; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A+E-RI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Italiani in Europa: Misto-CD-IE; Misto-MAIE – Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE; Misto-Popolo Protagonista – Alternativa Popolare (AP) – Partito Socialista Italiano (PSI): Misto-PP-AP-PSI.

*Interviene, in videoconferenza, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,10.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito dell'esame dell'atto del Governo n. 221 recante lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S. (TELT), per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito dell'esame dell'atto del Governo n. 221 recante lo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Tunnel Euralpin Lyon Turin S.A.S. (TELT), per il finanziamento, la progettazione e la realizzazione della sezione transfrontaliera della parte comune della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento del Senato, è stata richiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo, anche sul canale satellitare e sulla *web-TV*, e che la Presidenza ha fatto preventivamente conoscere il proprio assenso. Poiché non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Avverto inoltre che della procedura informativa sarà redatto il Resoconto stenografico.

Ringrazio il Ministro per la disponibilità e le cedo la parola. Successivamente i colleghi potranno formulare eventuali domande.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, la linea ferroviaria Torino-Lione è l'anello centrale del corridoio mediterraneo, uno dei nove assi della rete di trasporto europea TEN-T che si sviluppa per 3.000 chilometri, connettendo da est a ovest sette corridoi europei. La tratta in fase di realizzazione da parte di TELT è quella comune tra Italia e Francia da Susa, in Piemonte, a Saint-Jean-de-Maurienne, in Savoia, la cui opera principale è il tunnel alla base del Moncenisio di 57,5 chilometri.

Com'è noto, la società TELT è responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario tra Torino e Lione, come stabilito dall'accordo del 2012, ed è partecipata al 50 per cento dall'Italia e dalla Francia attraverso Ferrovie dello Stato e attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze francese. L'o-

pera è finanziata al 40 per cento dall'Unione europea, al 35 per cento dall'Italia e al 25 per cento dalla Francia; il costo della sezione transfrontaliera è complessivamente di 8,6 miliardi di euro certificato dal raggruppamento internazionale *Tractebel Engineering – TUC RAIL*.

Nel 2015 i Governi di Francia e Italia e l'Unione europea hanno firmato il *Grant agreement*, il contratto di finanziamento comunitario per il periodo 2015-2019. Con la firma del *Grant agreement* da parte di Italia, Francia e Unione europea, avvenuta il 17 aprile del 2020 con effetto retroattivo al 1º gennaio 2020, il finanziamento comunitario di 813.781 milioni di euro per l'opera fino alla fine del 2022 è stato consolidato con una leggera rimodulazione della ripartizione del contributo dell'Unione europea tra Italia e Francia.

In data 8 marzo 2016, a Venezia, il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese hanno sottoscritto il protocollo addizionale all'accordo del 2015, fissando il costo certificato, espresso alla data di valuta del 1º gennaio 2012, ai sensi del primo comma dell'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012, della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione in 8,3 miliardi. Tale costo non comprende le spese per le acquisizioni fondiarie e interferenze di rete e le misure di accompagnamento per complessivi 308 milioni di euro, a valere sempre dal 1º gennaio 2012 che, in applicazione del secondo comma dell'articolo 18 dell'accordo 2012, sono a carico di ciascuna delle parti in funzione del territorio sul quale si trovano. Al fine di stimare il costo previsionale a fine lavori, i costi relativi al costo certificato e stabiliti alla valuta sempre del 1º gennaio 2012, sono da tale data aggiornati sulla base di un tasso annuo di riferimento dell'1,5 per cento, considerato applicabile fino al completamento dei lavori definitivi.

Lo schema del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato italiane e TELT, sul quale la Commissione è invitata ad esprimersi, ha avuto il parere favorevole del CIPE con delibera n. 6 del 28 febbraio 2018 che è stata registrata dalla Corte dei conti ai sensi di legge. Come tutti sappiamo, il contratto di programma costituisce il perimetro dei processi e delle procedure che regolano, negli anni a venire, i reciproci rapporti ed impegni tra lo Stato italiano, TELT e il gruppo FS. Questo adempimento di legge arriva in sede di Commissione parlamentare dopo un *iter* molto lungo di concertazione, di condivisione di nuova attività di progettazione dell'opera e di rimodulazione dei relativi finanziamenti ed accordi tra le parti.

Fino ad oggi, in assenza di contratto di programma, tutti i pagamenti si sono svolti a consuntivo, previa relativa rendicontazione delle spese effettuate. Il MIT non ha mai pagato direttamente TELT, ma le liquidazioni in favore di TELT sono avvenute per il tramite del gruppo FS che è azionista di TELT medesima. Vi è pertanto anche questo ulteriore passaggio a garanzia di quanto richiesto in pagamento. Dopo l'approvazione del contratto di programma, i pagamenti continueranno ad essere fatti per il tramite del gruppo Ferrovie dello Stato italiane, ma analogamente al contratto di programma Stato-RFI, la prima delle due rate semestrali di paga-

mento sarà effettuata anche ad anticipazione delle somme e non più solo a consuntivo. Ovviamente è previsto un monitoraggio del contratto; in particolare modo l'articolo 7 disciplina la valutazione delle *performance* e gli adempimenti delle parti. Alcuni aspetti più tecnici sono descritti invece in una delle appendici alla relazione informativa.

Vorrei ricordare ai colleghi parlamentari che sono passati venticinque anni dal primo accordo intergovernativo. Ci sono stati cinque accordi italo-francesi, dodici delibere CIPE e quattro pareri favorevoli all'opera da parte della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS, le cui prescrizioni e raccomandazioni sono state fatte proprie dal CIPE che le ha recepite in delibere, obbligando TELT a modificare i relativi elaborati progettuali. Il progetto, pertanto, ha subito numerosi miglioramenti progettuali che hanno portato a una trasformazione radicale del progetto per rendere l'infrastruttura più utile, più sostenibile, più compatibile e il più possibile condivisa.

Numerosi sono anche gli interventi previsti per mitigare l'impatto dell'opera. Com'è noto, il progetto originario della Torino-Lione in Italia, che si sviluppava sulla sponda sinistra del fiume Dora, è stato abbandonato e riproposto, completamente modificato, sulla sponda destra. Questo lavoro di selezione di un tracciato ambientalmente e territorialmente sostenibile è stato condotto dall'osservatorio tecnico nel quadro di un processo concertato sotto il coordinamento del commissario straordinario di Governo, sulla base degli indirizzi dettati dal tavolo strategico di Palazzo Chigi, che raggruppava tutte le istanze politiche di rappresentanza, sia nazionali che locali.

Tra l'altro, a questo risultato si è arrivati dopo aver analizzato vantaggi e svantaggi di undici diverse alternative di tracciato proposte dai soggetti più diversi (RFI, Alpitunnel, LTF, la Provincia, l'osservatorio ambientale e anche la Regione Piemonte). Quindi, dopo il 2012, il tracciato italiano è stato ridefinito, selezionando gli interventi prioritari che permettono di ottenere un importante miglioramento delle *performance* sulla direttrice, differendo i costi e con la previsione che ulteriori eventuali opere lato Torino-Piemonte saranno realizzate solo a seguito della crescita del traffico.

Ovviamente, fino ad ora, per brevità mi sono riferita agli aspetti più noti circa l'inserimento della nuova opera nel contesto della Val di Susa, ma vi sono anche ulteriori varianti migliorative già approvate dal CIPE anche dopo l'approvazione del progetto. Ad esempio, la prescrizione 235 della delibera CIPE n. 19 del 2015 ha comportato la cosiddetta variante di cantierizzazione, che ha mantenuto inalterata l'opera definitiva, spostando il principale cantiere per lo scavo del tunnel di base da Susa a Chiomonte, area già presidiata dalle Forze dell'ordine e identificato come sito d'interesse strategico nazionale.

Il sito di Salbertrand, scelto per vari motivi tra diverse opzioni per le sue caratteristiche di difendibilità, è stato inoltre individuato per l'installazione del cantiere industriale di valorizzazione dei materiali di scavo; l'obiettivo è avere più del 50 per cento di valorizzazione nel progetto stesso,

quindi anche di riuso. La variante localizzativa di Salbertrand, tuttavia, comporterà un innegabile beneficio per le popolazioni locali. Difatti, il sito dove opererà TELT sarà preventivamente bonificato in occasione del cantiere, in quanto costituisce una vera e propria bomba ecologica trentennale, causata dalla presenza di cumuli di materiale di varia natura, in parte amiantiferi, stoccati negli anni da diversi soggetti ma purtroppo mai rimossi.

La variante approvata dal CIPE con delibere n. 30 e n. 39 del 2018 ha permesso anche alcune ulteriori migliorie dal punto di vista ambientale: in particolar modo, l'eliminazione definitiva di tutte le opere in Val Cla-rea; l'eliminazione di oltre sei chilometri di cavidotto per l'alimentazione della nuova linea; la possibilità di tombare direttamente in galleria le eventuali rocce verdi che dovessero essere riscontrate nel tratto finale della galleria verso Susa, unico residuo di rischio rimasto a seguito della modifica progettuale che nel 2011 aveva già escluso l'interessamento della zona montuosa nella quale c'è presenza di amianto; la riqualificazione di 14 ettari del sito di Salbertrand in fase di ripristino *post-cantiere*.

Appare opportuno evidenziare che il progetto sulla tratta nazionale di cui il CIPE ha preso atto nel 2017 ha comportato una ulteriore diluizione degli investimenti fino alla sola tratta Avigliana-Orbassano. Ovviamente oggi ci sono forti aspettative nelle comunità locali per la gestione e la realizzazione delle opere compensative, la cui attuazione sarà regolata proprio dall'articolato del contratto di programma per il quale il Governo ha chiesto alle Commissioni parlamentari competenti di esprimersi e per il quale oggi mi audite.

Come avrete avuto modo di vedere, l'atto n. 221 del Governo, all'esame della Commissione parlamentare, è costituito dallo schema di contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le Ferrovie dello Stato Italiane e *Tunnel Euralpin Lyon-Turin* (TELT), dalla tavola 1 «Costo e finanziamenti», dalla tavola 2 «Prospetto delle fonti e degli impieghi di cassa» e dalla relazione informativa e relative appendici, tra le quali quella sul recepimento delle raccomandazioni del CIPE sull'articolato del contratto di programma.

I finanziamenti dedicati alle misure compensative dell'impatto territoriale e sociale costituiscono una voce del quadro economico dell'opera su cui si è già espresso il CIPE. Attualmente il limite di spesa definito dal CIPE per le opere e misure compensative dell'impatto territoriale e sociale è complessivamente pari a 98,95 milioni di euro, così articolato: per opere di priorità 1 sono stati destinati 9,56 milioni di euro; per opere di priorità 2, invece, 32,13 milioni di euro; per ulteriori opere compensative 57,26 milioni di euro.

Nonostante gli anni trascorsi, solo di recente, nel novembre 2020, la Regione Piemonte ha chiesto il pagamento in suo favore della seconda *tranche* relativa alle opere di priorità 1. L'elenco delle opere compensative è stato più volte rivisto ed ogni volta è stato ovviamente sottoposto all'approvazione del CIPE anche per condividere con i territori le richieste di opere previste nella priorità 1. Far rientrare le opere compensative nel

contratto di programma significa snellire le procedure e ridurre i tempi evitando il passaggio al CIPE, dove anche la realizzazione di una rotatoria al posto di un altro intervento avrebbe lo stesso *iter* di una vera e propria variante, con tutte le annesse incombenze. Tuttavia, nell'ambito dell'articolato approvato dal CIPE, per le opere compensative è comunque previsto che lo stato di attuazione delle misure compensative venga reso noto mediante opportune informative da rendere al CIPE stesso con cadenze almeno quadrimestrali.

SERRITELLA (M5S). Signor Presidente, ringrazio il ministro De Micheli per la sua relazione. Ho un paio di domande da porle: come precisato dal CIPE, con delibera n. 67 del 2017, per realizzare i lavori definitivi di costruzione del tunnel di base della Torino-Lione sono necessari oltre 9,6 miliardi di euro. Nella tavola 1 del contratto di programma proposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si evince che le principali coperture proverrebbero dal bilancio dello Stato italiano per meno di 2,6 miliardi. I fondi europei disponibili per lavori definitivi ammontano notoriamente a meno di 0,6 miliardi di euro; mancano quindi all'appello ben più di 6 miliardi di euro, i due terzi del costo complessivo, della cui copertura non si fa alcuna menzione nel contratto di programma.

Chiedo al ministro De Micheli chi si farà carico di questo finanziamento e quando. In particolare, le chiedo di precisare in primo luogo quali provvedimenti del bilancio dello Stato francese riportano esplicitamente l'indicazione della copertura dei costi della Torino-Lione, su quali capitoli di spesa siano contenuti i fondi e con quali autorizzazioni all'utilizzazione; in secondo luogo, le domando quali ulteriori fondi europei siano già stati stanziati e assegnati alla Torino-Lione, su quale bando di finanziamento e attraverso la stipula di quale nuovo accordo di finanziamento *Grant agreement*.

Nel contratto di programma proposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, all'articolo 7 (Valutazione performance e inadempimenti delle parti), comma 1, si fa riferimento al programma di realizzazione dell'opera, al programma lavori, oppure al cronoprogramma complessivo. Com'è noto, il cronoprogramma dei lavori vigente è quello stabilito dal CIPE con delibera n. 67 del 2017, sulla base della relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Secondo tale cronoprogramma i lavori definitivi avrebbero dovuto iniziare nel 2017 e terminare nel 2027; tali lavori non sono ovviamente ancora partiti in quanto sottoposti alla stipula del contratto di programma attualmente in valutazione. Pertanto il ritardo accumulato è ormai superiore ai tre anni.

Chiedo quindi al Ministro di precisare se è necessario che il CIPE ridefinisca il cronoprogramma dei lavori precedentemente stabilito con la delibera n. 67 del 2017 e se, considerato il ritardo di oltre tre anni già in essere, l'entrata in servizio della sezione transfrontaliera dovrà essere posticipata al 2033. Chiedo infine se il Ministro sia consapevole che lo schema europeo dei finanziamenti delle reti transeuropee terminerà

nel 2030, data alla quale era prevista l'entrata in esercizio di tutte le opere finanziate.

SANTILLO (*M5S*). Ho ascoltato le molte audizioni finora tenutesi, in cui sono emerse talune criticità sull'argomento in esame; non mi soffermo molto sull'aspetto politico, perché abbiamo già avuto modo di farlo anche nelle sedi deputate. In particolar modo, nel corso dell'audizione dell'Autorità di regolazione dei trasporti, sono emerse alcune criticità a nostro parere gravi: la prima, come afferma la stessa Autorità, è che sembra che questo schema di programma sia sbilanciato sfavorevolmente nei confronti del nostro Paese, perché gli eventuali reclami farebbero poi capo alla giustizia francese; tra questi ricordiamo la determinazione e la riscossione degli stessi canoni. È un tema molto importante che vedrebbe il nostro Paese lasciato completamente fuori.

Nello schema del contratto, all'articolo 3, rilevo inoltre (come ho fatto anche dinanzi alla Corte dei conti che mi ha dato ragione) che è prevista una ultrattività del contratto: si prevede che, alla sua scadenza, il contratto è automaticamente prorogato fino all'entrata in vigore di un nuovo contratto con il medesimo oggetto. Da tutte le audizioni che abbiamo svolto, al di là della parte politica di appartenenza, è emerso chiaramente che questo contratto non verrà onorato nei termini previsti, perché l'opera – come diceva anche lei – è iniziata nettamente in ritardo ed è sempre più in ritardo; il termine del 2029-2030 evidentemente non verrà garantito e quindi, come minimo, bisogna rivedere questo articolo.

Tornando poi al parere n. 1 del 24 marzo 2017, che è stato emanato dall'ART, l'Autorità ha indicato per il futuro alcuni principi obbligatori da parte dei Ministeri per interventi ed investimenti pubblici, tra cui, ad esempio, l'analisi dello scenario attuale della domanda e dell'offerta o indicazioni degli scenari futuri di analisi. Nel caso in esame, questi principi e questi studi, che poi nel parere sono squisitamente dettagliati, non sembrano essere allegati al *dossier* che è pervenuto ai due rami del Parlamento.

Chiedo infine cosa sia stato fatto in questi mesi per aumentare il finanziamento europeo dal 40 al 55 per cento, come garantito dall'Unione europea nel luglio 2019, quando il nostro Governo decise di andare avanti con il progetto.

MULÈ (*FI*). La ringrazio per la relazione e ne approfitto perché la nostra seduta capita a ridosso di nuovi eventi legati più alla cronaca nera ed eversiva che al lavoro che stiamo facendo. Allora secondo me è fondamentale che oggi, da questa sede di Commissioni congiunte e dalla voce del Ministro, arrivino parole chiare e definitive su alcuni punti della TAV.

Il primo punto è che indietro non si torna, così si mettono definitivamente in pace il cuore i teppisti e i terroristi che attentano alla vita delle nostre Forze dell'ordine in Val di Susa, da ultimo ieri, rischiando di provocare vittime. Indietro non si torna anche perché, come ha correttamente

ricordato il Ministro, questa è un'opera, pensata nel 2001, che si appresta a compiere vent'anni di analisi costi-benefici: è stata l'ultima gratuita lusinghiera che ci siamo regalati per perdere altro tempo e segue quello che lei giustamente ha elencato, cioè una serie di dibattiti pubblici e fattivi tentativi di collaborazione con gli enti locali, che peraltro si vedono nelle varianti migliorative che sono state fatte e di cui lei ha parlato.

Per cui la mia domanda è molto semplice ed è un appello a lei, affinché da questa sede istituzionale che è il Parlamento italiano, da Ministro, dia non solo un messaggio chiaro, ma soprattutto definitivo sul fatto che questa è un'opera prioritaria non per il Governo attuale, ma per lo Stato italiano, rispetto al quale non c'è alcun tipo di marcia indietro e non è più tollerabile alcun passo falso rispetto a quelli che già sono stati fatti. Se ci fornisce anche dei tempi di realizzazione rispetto a quello che ha detto ne saremmo lieti.

Il presupposto è dire parole chiare, perché ancora la Val di Susa e il cantiere che lei ha menzionato, quello di Chiomonte che è d'interesse nazionale, sono oggetto di incursioni da parte non di bande isolate, ma di terroristi organizzati che attaccano lo Stato italiano simultaneamente da tre punti diversi, come fossero la falange di un esercito ribelle. Su questo non può esserci alcuna discussione, ma oggi più che mai mi aspetto da lei parole chiare e definitive.

MACCANTI (*Lega*). Non posso che iniziare da dove ha terminato l'onorevole Mulè, innanzitutto manifestando una ferma condanna (mi sarei aspettata che lo facesse anche lei, Ministro, in apertura di seduta) per quanto è successo, anche lo scorso fine settimana, in Val di Susa: una vera e propria guerriglia ad opera di delinquenti – dobbiamo dirlo – e anti-democratici, che si è conclusa ancora una volta con due esponenti delle Forze dell'ordine feriti. Quindi, esprimo una ferma condanna da parte della Lega, ma mi piacerebbe, signor Ministro, sentire anche da lei questa ferma condanna, e grande solidarietà alle nostre Forze dell'ordine che ormai da anni sono lì in condizioni anche proibitive: assoluta solidarietà che però deve essere anche fattiva, perché il Governo deve dimostrare che c'è, soprattutto in questo momento.

Anche noi le chiediamo una parola definitiva, perché la giustizia farà il suo corso, ma anche la politica e questo Governo hanno delle responsabilità. Si è atteso oltre un anno per nominare il presidente dell'osservatorio; ebbene, il presidente dell'osservatorio oggi c'è. Peraltro condividiamo – perché è anche giusto dire le cose che funzionano – la nomina del prefetto Palomba, che sta tentando di fare un grandissimo lavoro e di coinvolgere nuovamente – questo per noi è davvero necessario – quei Comuni che inizialmente non avevano aderito all'osservatorio e che oggi sarebbero fuori dalle opere compensative.

Oggi servono fermezza, determinazione, chiarezza ma anche il ricoinvolgimento di tutti i Comuni, perché vi è la partita delle opere compensative. Con la firma di questo contratto di programma, tra l'altro, si potranno utilizzare i 32 milioni di euro già nelle disponibilità, per i quali ci sono già

progetti utilissimi per la Regione Piemonte. Quindi, con la firma del contratto di programma, Ministro, soprattutto da parte sua e da parte di questo Governo, non si possono più tollerare ambiguità. Le chiediamo quindi di esprimere in questa sede, oltre che la ferma condanna, anche una parola definitiva: le chiediamo di confermare che questa è un'opera strategica per il Governo, di dirci se i lavori sono stati ripresi e se proseguiranno e soprattutto le chiediamo – glielo chiedo da piemontese – anche un impegno forte sulle opere sul tratto italiano, perché sappiamo tutti che quest'opera è fatta dal tunnel di base, ma è fatta anche di importanti opere sul tratto italiano. Infatti non basta l'adeguamento della linea storica, che non supporterebbe tutto il traffico e soprattutto vanificherebbe l'intervento.

Da parte del Gruppo della Lega le chiediamo chiarezza rispetto alla priorità di quest'opera per il Governo, un impegno rispetto alle opere sul tratto italiano e ovviamente il tentativo di ricoinvolgere tutte le popolazioni e i primi cittadini che fino ad oggi non erano voluti entrare nell'osservatorio, con particolare riferimento alla questione del Comune di Susa: so che lei la sta seguendo personalmente, perché ha fatto anche una videoconferenza sul territorio, di cui la ringrazio.

AIROLA (M5S). Signor Ministro, questa è un'occasione importante. Personalmente – penso di parlare anche a nome del MoVimento 5 Stelle – ho sempre condannato le violenze: questo per chiarire la discussione che sinora si è concentrata esclusivamente sull'opposizione all'opera. Vorrei invece parlare del contratto di programma, visto che siamo qua per esprimerci su questo. La prima cosa che vorrei far notare è che abbiamo audito in questa sede il presidente dell'Autorità per la regolazione dei trasporti, Nicola Zaccheo, che ha dichiarato, senza che gli fosse chiesto, che la normativa che disciplina tutta la nostra attività di espressione di parere e di voto e lo schema di contratto stesso dipendono dal decreto legislativo n. 112 del 2015, che all'articolo 15 dice chiaramente che i gestori dell'infrastruttura devono essere titolari di una concessione sull'infrastruttura ferroviaria nazionale.

So che voi invece avete posto nello schema di contratto la legge n. 238 del 1993, che all'articolo 1 reca le disposizioni per l'obbligo di trasmissione dei pareri; tuttavia, questa legge soggiace all'altra e sicuramente l'Autorità per la regolazione dei trasporti è competente in merito e sa quale normativa va applicata. Nel dettaglio, ribadisco che il decreto legislativo 15 luglio 2015 n. 112, recante attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, prevede, nel quadro di una più ampia regolazione dei rapporti tra lo Stato e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, che tali rapporti siano regolati da un atto di concessione e da uno o più contratti di programma. Questo atto di concessione sull'infrastruttura nazionale non lo hanno né TELT, né FS e quindi tutta la nostra operazione è illegittima: questa è la mia prima considerazione. Credo quindi che sia necessaria un'ulteriore audizione o comunque che si debba acquisire un ulteriore parere su questa vicenda, anche perché le risorse non sono state passate a Ferrovie dello Stato italiano nemmeno nei pas-

saggi successivi. Dunque l'unica azienda autorizzata a stipulare questo tipo di contratto sarebbe RFI, che ha la concessione dell'infrastruttura nazionale.

Per quanto riguarda l'articolo 1 dell'accordo del 30 gennaio 2012, cioè la prima ratifica, ho chiesto al presidente per la parte italiana della struttura permanente di controllo della Commissione bilaterale Italia-Francia conferma su quanto recita tale disposizione: finché non è saturata la linea attuale non si procederà con quella nuova. Egli mi ha risposto che tale previsione è stata superata, ma non ha saputo indicarmi in quale ratifica o in quale normativa sia stato inserito il superamento del suddetto articolo.

C'è poi un altro problema con l'articolo 16 che riguarda la copertura del finanziamento dell'accordo di Roma del 2012, che è il trattato internazionale vigente, e che prevedrebbe il principio della copertura completa del finanziamento dell'opera. La Francia, per adesso, se si escludono i due tunnel geognostici, non ha messo nulla a bilancio. L'Italia ha previsto il finanziamento del solo tratto transfrontaliero, quello di cui stiamo parlando; quindi, in teoria, ci sarebbe un altro problema su quest'aspetto e l'opera sarebbe illegittima, secondo la normativa, anche per questa ragione. Non parlo di pareri o di no-TAV, ma semplicemente di normative.

Come è stato già detto, nel contratto è stata omessa la parte relativa alla relazione sulla fine dei lavori e manca il programma di gestione, come ha detto il professor Belli del Politecnico di Milano. Per rispondere al senatore Mulé, se andiamo a vedere i documenti che ci fornisce TELT, il cronoprogramma, che dovrebbe essere sempre allegato, non è stato invece consegnato, come ricordava un mio collega. Dunque non abbiamo alcun allegato da valutare sullo stato attuale dello scenario di utilizzo o sulle condizioni future. Peraltro, il contratto di programma è *sine die* e i lavori possono procedere ad oltranza.

In risposta all'onorevole Mulé che chiedeva una data certa, ci piacerebbe poter rispondere, caro collega, ma come può vedere dai documenti ufficiali che TELT ha fornito al CIPE, abbiamo da una parte Chiomonte, *interchange, relocation*, autoporto e altre opere, dall'altra, dove dovrebbe esserci una data indicativa di partenza, una data indicativa di fine e il *milestone number*, c'è una barra nera. Hanno addirittura oscurato – questa cosa è vergognosa – tutta la pagina, fino ad oltre il 2022, relativa agli obblighi che dovrebbero avere e a una *timeline* di lavorazione che dovrebbe essere chiara.

Per quanto riguarda la questione dei ristori, come faceva notare l'onorevole Maccanti, si tratta di un argomento importante perché mi risulta – e le chiedo conferma – che siano stati dati da TELT, cioè sono soldi italiani. Quando abbiamo audito il sindaco di Susa, lui stesso chiedeva di spenderli a beneficio di tutta la vallata con un programma e di non disperderli. È la stessa modalità condannabile, anche dal punto di vista della gestione della pubblica amministrazione, con cui si costruisce quest'opera, cioè con moduli costruttivi e non funzionali. Noi facciamo un buco e magari non faremo mai le altre connessioni e l'opera per qualche motivo si fermerà, o succederà qualcosa. Per cui non avremo una tratta che pos-

siamo percorrere e che poi finisce, ma costruiremo un pezzetto qua e un pezzetto là. Questo è un altro punto a sfavore della modalità con cui si porta avanti l'opera.

In conclusione, vorrei accennare a un problema che probabilmente avrete nell'ottenere i finanziamenti europei. Infatti, mi sembra che il presidente della Sezione di controllo per gli affari comunitari e internazionali della Corte dei conti, Giovanni Coppola, abbia sottostimato parecchio la sentenza della Corte europea, che è molto *tranchant*, per dirla alla francese, perché dice in maniera secca che i dati relativi all'opera sono stati falsati. Tali dati, tra l'altro, continuano ad essere falsati e quindi c'è dolo. È stato fatto notare, infatti, che i volumi di traffico sono passati da 13 milioni di tonnellate a 2,6 e quindi le previsioni sono del 400 per cento in eccesso rispetto alla realtà. Anche l'andamento è al ribasso, tanto che si è passati dagli 8 milioni di tonnellate del 1999 ai 2,6 milioni di oggi: dunque il dato non crescerà di sicuro e non bastano le parole del professore del Politecnico di Milano che abbiamo audito per essere certi che, se si apre un nuovo canale di comunicazione, allora le merci aumenteranno. La stessa Corte dei conti europea, infatti, dice che non basta l'infrastruttura per far crescere uno scambio. Il professore ha fatto l'esempio dell'acqua, dicendo che se si apre un canale l'acqua scorre; ma se ci fosse stata acqua, ritengo che avrebbe tracimato, tanto da costringerci a costruire un canale. Il ragionamento è inverso: è l'acqua che richiede il canale, non il canale che porta l'acqua se si è nel deserto.

Il problema è che nel 2021 l'Unione europea fisserà un obiettivo di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Questo è un problema importante, perché la legge indica un limite del 55 per cento, che il Parlamento europeo propone di portare fino al 68 per cento. La Corte dei conti europea ha detto che la costruzione dell'opera produrrà 10 milioni di tonnellate di metri cubi di CO<sub>2</sub>. TELT dà un'altra cifra, ma anche con la cifra di TELT entro il 2030 non riusciranno ad assorbirle; con le cifre reali per riassorbirle si potrebbe arrivare oltre il 2050.

Infine, TELT sta facendo una variazione – mi sembra che lei ne sia a conoscenza – nella gestione dello smarino che deve portare da Salbertrand, una zona inquinata che deve bonificare, a Susa. Questi dati, che ho chiesto a TELT ma non mi sono stati forniti, sono però pubblici e riguardano migliaia di camion che negli anni porteranno lo smarino a Susa, essendo peraltro ignota la qualità dell'estruso dalla galleria. Questa che viene considerata una variante avrà un impatto ambientale su Susa; non sanno neanche dove metterlo. Credo che sia giusto, per difendere la salute oltre che dei poliziotti anche dei cittadini italiani, che si faccia uno studio di impatto ambientale e sanitario su questa operazione di spostamento dello sfriso, che sarà pari a centinaia di tonnellate di materiale.

PRESIDENTE. Raccomando una maggiore brevità dei singoli interventi.

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, le chiedo di assegnare un tempo massimo a ciascun Gruppo, perché altrimenti parlano soltanto i membri di un Gruppo. Visto che i tempi sono piuttosto contingentati e il MoVimento 5 Stelle ha già parlato per circa venticinque minuti in totale, direi che bisogna assegnare un tempo a ciascun Gruppo per poter intervenire. Pensavo che tutti si sarebbero contenuti nei loro interventi, come abbiamo sempre fatto, ma visto che ci sono già stati tre interventi di esponenti del Gruppo del MoVimento 5 Stelle piuttosto lunghi, a questo punto chiedo un contingentamento dei tempi.

AIROLA (*M5S*). Chiedo scusa per la lunghezza del mio intervento al Presidente e alla senatrice Pergreffi e mi dispiace che un collega senatore della Lega abbia detto che l'audizione di venerdì scorso è stata un'audizione politica, ma se foste stati presenti in realtà tutti questi dati li avresti sentiti. Mi è sembrata una polemica sterile dire che fosse un'audizione esclusivamente politica, perché era solo tecnica. Oggi ho voluto riportare a conoscenza vostra e del Ministro parecchi dati che sono stati riferiti in quella sede.

GARIGLIO (*PD*). Signor Ministro, in qualità di relatore su questo atto del Governo presso la IX Commissione della Camera dei deputati, tengo a ricordare a tutti i colleghi che quello di cui discutiamo non è se realizzare l'opera oppure no, né il modo in cui realizzarla. Queste sono tutte questioni su cui c'è stata ampia divisione e dibattito politico: si è già discusso, si è votato ed è caduto anche un Governo dopo un anno di questa legislatura, ma qui siamo oltre, in un'altra fase.

Credo quindi che, lasciando impregiudicati i convincimenti di ciascuno di noi, sia opportuno focalizzarsi sul contenuto dell'atto che andiamo ad esaminare e sulle norme, anche perché quello che dovremo fare è dare un giudizio su come è costruito questo atto che va a regolamentare il ruolo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di Ferrovie dello Stato e di TELT nei reciproci rapporti contrattuali per realizzare l'opera. Più che parlare, quindi, della bontà dell'opera o delle valutazioni che hanno portato a realizzarla, inviterei a focalizzarsi sull'aspetto che deve essere oggetto della disamina parlamentare.

Per darvi solo un dato, l'atto è stato pubblicato, dopo la registrazione in *Gazzetta Ufficiale*, a maggio 2018; adesso siamo alla fine del 2020 e per due anni e mezzo non è arrivato ai Gruppi parlamentari. Questo di per sé è un problema che chiaramente fa sì che le tempistiche dell'atto scritto nel 2018 vadano riattualizzate, ma non inficia la restante parte di quanto è scritto.

Sappiamo che l'opera è coperta da un finanziamento europeo per il 40 per cento, ma sappiamo anche che ci sono state più dichiarazioni da parte della Commissione europea tese a considerare questo come un nodo cruciale da sciogliere per consentire la realizzazione di tutto il corridoio Mediterraneo. Vorrei quindi chiedere al Ministro se siano già state avviate le interlocuzioni, insieme al Governo francese, con la Commis-

sione europea per portare dal 40 al 55 per cento la percentuale di contribuzione dell'Unione europea alla realizzazione dell'intera opera. Faccio notare, come ha detto il Ministro, che questa è l'unica opera che ha i costi certificati da un ente assolutamente terzo e indipendente. La mia prima domanda per il ministro De Micheli, quindi, è se siano già state aperte le trattative con l'Unione europea per un incremento significativo della percentuale di contribuzione.

Passando alla seconda domanda, sulla tratta italiana l'opera prevede 200 milioni di euro per l'adeguamento della linea storica; ricordo che questo è dovuto a una scelta del governo Renzi-Gentiloni, grazie all'allora ministro Delrio, che ha fatto un *project review* dell'opera, portandola sulle linee storiche e quindi riducendo più del 50 per cento il costo della realizzazione della tratta italiana. Sono quindi 200 milioni per l'adeguamento della linea storica e 1,7 miliardi per il collegamento tra Avigliana, Orbassano e la rifunzionalizzazione dello scalo di Orbassano. Siccome questi valori sono appostati nel contratto di programma tra Stato e RFI, ma in gran parte non sono coperti, vorrei sapere se il Ministro è in grado di darci indicazioni sui tempi e sulle modalità con cui RFI intende procedere ad acquisire le progettazioni definitive delle opere.

Non l'ho detto prima, ma l'ho dichiarato l'altro giorno in un comunicato stampa, come molti colleghi: ovviamente colgo l'occasione per esprimere la solidarietà alle Forze dell'ordine, che nel loro difficile compito sono state oggetto negli ultimi giorni di ulteriori atti di vandalismo molto gravi da parte di delinquenti. Sono atti che condanniamo e auspichiamo che i responsabili vengano al più presto sanzionati per ciò che fanno, che è estremamente pericoloso.

D'ARIENZO (PD). Signor Presidente, vorrei proseguire sulla stessa linea che ha mantenuto il relatore alla Camera, l'onorevole Gariglio, partendo dagli atti di violenza. A nome del Gruppo del Partito Democratico al Senato non possiamo che rigettare con sdegno quelle manifestazioni. Le mie non sono parole di circostanza, ma sono fortemente convinto del fatto che mai alcun dibattito politico, neanche il più acceso, possa giustificare quelle azioni che vanno non contro un'opera, ma contro lo Stato e contro la legittimità dello Stato di diritto italiano. Non possiamo assolutamente accettare atti di questa natura.

Dopodiché, è bene che vi sia consapevolezza, come veniva ripetuto poc'anzi, sul fatto che il contratto di programma di cui stiamo parlando non è la revisione di accordi; gli accordi si possono rivedere solo se cambiamo la legge del 2017, perché è quella che ha chiuso il cerchio su tutto questo percorso. Il contratto di programma ne è l'attuazione. Facciamo in modo che vi sia la condivisione più ampia possibile dei dubbi, prendiamoci tutto il tempo a disposizione, favoriamo la più ampia partecipazione e il coinvolgimento di tutti, ma fermi restando i patti, gli accordi, i contratti e le leggi che il nostro Paese si è dato, di fronte ad uno stato attuale che peraltro è incontrovertibile, pena le sanzioni e le tante cose che abbiamo sentito. Quindi auspico che nel corso di questo dibattito, ringra-

ziando il Ministro per le cose che sono state dette, vi sia corrispondenza rispetto al vero tema del contendere, pur nella consapevolezza che bisogna risolvere ogni altro dubbio che possa emergere nell'attuazione del progetto, non nella sua riconsiderazione.

Vengo a una domanda che è molto sensibile al tema del territorio: mi riferisco in particolare al Patto per il territorio. Sono emerse, signor Ministro, alcune contraddizioni e discordanze tra le varie cose che sono state dette da parte di TELT, da parte della Regione Piemonte ed anche, in particolare, del Comune di Susa. Sono emerse alcune aree che andrebbero approfondite circa la necessità della redazione di una variante che è stata apportata al progetto e che sposta il materiale scavato da una località all'altra all'interno del Comune di Susa e sul fatto che il Comune di Susa in questo periodo, se ho capito bene, non ha partecipato all'osservatorio: insomma, qualche espressione non è stata compresa. Farei un approfondimento improntato a una maggiore sensibilità sulle compensazioni per il territorio.

Rivendico infine, a favore del Partito Democratico, che se oggi l'opera è a tale livello di attuazione e l'Italia sta rispettando i patti con l'Unione europea e con la Francia è perché negli anni una forza politica ha creduto fortemente in questa infrastruttura. Questa, con i governi del passato in particolare, è un'occasione che noi come Partito Democratico abbiamo garantito al nostro Paese e a tutto il Sud Europa.

PIRRO (M5S). Signor Presidente, farei più qualche considerazione politica che un intervento tecnico, visto che su questo i colleghi che mi hanno preceduto sono stati già esaustivi. Fermo restando che il MoVimento 5 Stelle, sia qui che localmente, in Piemonte, ha sempre condannato qualsiasi atto di violenza avvenuto in Val di Susa, vorrei ricordare a tutti che a causa dello scarso dialogo con la popolazione locale che c'è stato in tutti questi anni e a causa delle pesanti limitazioni della libertà che ci sono su quel territorio ancora oggi, con la reiterazione continua di ordinanze prefettizie che impediscono ai cittadini di percorrere le strade dei propri Comuni dove sono cresciuti, dove hanno vissuto e dove hanno sempre circolato liberamente, la situazione è tesa da anni. Questo non giustifica la violenza, ma almeno tutti dobbiamo prendere atto che c'è una limitazione delle libertà di cittadini italiani sul territorio italiano.

Si è scelto di nominare a capo dell'osservatorio il prefetto attuale di Torino: non parlo della persona per cui ho la massima stima, ma la figura del prefetto, quella che reitera da anni le ordinanze di limitazione della libertà dei cittadini in quel territorio, forse non è proprio la figura più adatta per cercare di ridurre la tensione che è presente ed è sempre altissima. Vorrei che anche questa considerazione fosse fatta da tutti.

Proprio per quest'ultima considerazione, sentire qualcuno in quest'Aula accusare di terrorismo persone che invece sono sempre state assolte nelle aule di tribunale da questa accusa campata in aria e mai provata, è veramente assurdo. Direi che l'onorevole Mulé si assume la responsabilità delle parole che ha detto, perché fino a prova contraria pos-

siamo parlare di infiltrazioni della 'ndrangheta nei subappalti dei cantieri del TAV, già provati in primo grado in alcuni processi, mentre non possiamo sicuramente parlare di terrorismo, accusa sempre smentita, anche in Cassazione.

Quindi, direi che il primo passo da fare, se veramente si vuole portare a compimento quest'opera che per noi resta totalmente inutile e ingiustificata, come dimostrato da tanti dati tecnici che però si smentiscono sempre politicamente e mai tecnicamente, il primo passo sarebbe forse quello di avere un serio, franco e collaborativo dialogo con la popolazione locale.

PAITA (IV). A me pare, al di là dei toni e degli accenti, anche dell'ultimo intervento (ovviamente non compete a me commentarli), che dovrebbe essere unanimemente condannato ogni gesto di violenza che avviene su quel territorio. Su questo forse vale la pena una precisazione per tagliare la testa al toro e anche per dire parole nette e molto comprensibili anche all'esterno.

Vorrei rivolgere al Ministro, che ringrazio per la sua disponibilità e anche per l'illustrazione, che mi è sembrata molto precisa, alcune domande: la prima è sullo stato di avanzamento della discussione sul tema della maggiore contribuzione europea.

La seconda domanda è una precisazione metodologica più di dettaglio rispetto al tema delle opere compensative che in questo momento ancora sono fuori dall'elenco attuale, su come si intende procedere e qual è lo stato dei rapporti, anche perché questo ovviamente sul territorio ha un impatto notevole.

Siccome personalmente in quest'opera ci credo molto, ci ho sempre creduto e mi fa piacere che vada avanti con una certa rapidità, vorrei anche capire come e quando saranno approntate le frese principali che sono previste per il cantiere. Vorrei anche, se fosse possibile, avere una sorta di previsione sulle conseguenze e ricadute positive, dal punto di vista occupazionale, che questo cantiere porta con sé.

PRESIDENTE. Se non ci sono ulteriori richieste di intervento, cedo la parola al Ministro per la sua replica.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, vorrei fornire qualche ulteriore elemento di chiarezza, anche se su alcune cose che sono state chieste nella relazione erano già contenuti i numeri: innanzitutto, il costo dell'opera è confermato in 8,6 miliardi, di cui il 40 per cento a carico dell'Unione europea, il 35 per cento a carico dell'Italia e il 25 per cento a carico della Francia.

La richiesta che è venuta da più colleghi sul tema di come intercettare le risorse aggiuntive che nel 2019 l'Unione europea ha garantito all'Italia è direttamente collegata alla registrazione del presente contratto di programma. Non appena il contratto di programma sarà registrato, noi potremo avviare la procedura per recuperare le risorse che l'Unione europea si è impegnata ad appostare ulteriormente su quest'opera e quindi

l'impatto per il costo italiano dell'opera si ridurrà, perché il finanziamento europeo andrà oltre il 50 per cento. Auspicabilmente, nella fase preliminare dei negoziati, conteremo di portarlo al 55 per cento. Pertanto, la formalizzazione dell'incremento del contributo dell'Unione europea potrà avvenire solo quando il contratto di cui si parla sarà registrato e quindi sarà completato il suo lungo *iter*.

In secondo luogo, non sappiamo quantificare precisamente gli appostamenti che lo Stato francese ha predisposto per finanziare l'opera. Noi ovviamente lavoriamo sul *Grant agreement* che prevede che lo Stato francese la finanzia, ma ci faremo portatori della richiesta dei colleghi e chiederemo allo Stato francese di farci sapere quali sono le somme attualmente previste dal bilancio per la realizzazione dell'opera.

Per quanto riguarda il programma dei lavori, come sottolineato da molti colleghi, ci sono stati dei ritardi che sono stati ben giustificati dalla qualità della *review* del progetto. Non appena verrà approvato il contratto di programma che è attualmente in discussione in Senato, al momento della sua registrazione, saremo nelle condizioni di poter dare un cronoprogramma preciso. L'ipotesi ragionevole è che, se il contratto di programma viene registrato entro i primi sei mesi del 2021, il completamento dell'opera sarà entro il 2032. È del tutto evidente che una volta ottenuta l'approvazione, saremo nelle condizioni di chiedere a TELT un cronoprogramma al pari di quello che abbiamo su tutte le altre opere, sia ferroviarie che stradali, ovvero un cronoprogramma trimestrale delle attività e delle opere.

Quanto sostenuto dal presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti nella recente audizione sul tema di questo accordo, ovvero che c'è uno sbilanciamento in favore dei francesi, perché si prevede che sia il diritto francese ad intervenire nel caso in cui ci dovessero essere dei problemi nella gestione del cantiere o dell'accordo, questo è vero ma è previsto dall'accordo intergovernativo. Quindi, per modificare in favore dell'Italia, ovvero in favore del foro italiano, un'eventuale – e ovviamente non auspicabile – condizione di contenzioso tra l'Italia e la Francia, dovremmo addivenire ad una modificazione dell'accordo.

Per quel che riguarda, invece, il parere dell'Autorità del 2017, le analisi che sono scaturite da quel parere, che sono state richieste in particolare modo dal senatore Santillo, le invieremo entro domani. Nonostante non siano previste come allegato al presente contratto, a fronte di una richiesta, vi forniremo ben volentieri tutte le analisi relative agli aggiornamenti fatti in fase di revisione del progetto, anche sul fronte dei fabbisogni del settore trasportistico.

Per quanto riguarda il tema della nomina del presidente dell'osservatorio, ho ritenuto di chiedere al prefetto di Torino di svolgere questo ruolo – che a mio avviso è fondamentale – di interfaccia governativa con i territori. È un ruolo fondamentale perché da quel tavolo si determinano gli appostamenti relativi al secondo lotto di opere compensative che è di più di 32 milioni.

Le opere compensative, sempre per rispondere a una delle vostre domande, sono finanziate nel quadro economico-finanziario complessivo dell'opera; non hanno quindi un finanziamento diretto, ma sono comprese negli 8,6 miliardi previsti. Ho chiesto al prefetto di Torino di comporre un quadro di opere compensative ulteriori, oltre ai 9 milioni che sono già stati erogati alla Regione per il pagamento delle opere compensative del primo lotto, affinché si modifichi radicalmente il rapporto tra lo Stato e i territori. Infatti, nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che incarica il prefetto di Torino della presidenza dell'osservatorio è previsto, a differenza di quanto è stato fatto in passato, che tutti gli enti locali, anche coloro che si erano espressi in senso contrario rispetto all'opera, debbano comunque poter partecipare all'attività di individuazione e di finanziamento delle opere compensative, soprattutto perché tali opere hanno un importante impatto ambientale. Tale modifica, secondo me, è molto importante e ho potuto constatare che a livello locale è stata anche molto valorizzata.

Parallelamente a questa attività, ho avviato personalmente, sempre accompagnata dal prefetto, una fase di ascolto dei rappresentanti dei territori, iniziando dall'Unione montana della bassa Val di Susa e che proseguirà con le altre due Unioni montane, in particolar modo dei sindaci, per avere un aggiornamento e una rappresentazione costante delle preoccupazioni, ma anche per mantenere un dialogo costante sulle soluzioni.

Credo sia importante sapere che sul fronte italiano i lavori stanno proseguendo. Ovviamente un più preciso cronoprogramma dei lavori vi potrà essere fornito non appena sarà registrato il presente contratto di programma, ma è bene che si sappia che attualmente sono in corso circa 3 miliardi di euro di gare per i lavori al tunnel di base. L'ipotesi di impatto occupazionale, alla luce delle attività che si stanno svolgendo in questi mesi, prevede 4.000 posti di lavoro diretti e 4.000 posti di lavoro nell'indotto.

Per quanto riguarda la concessione, è previsto dalle norme che essa sia in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una volta che l'opera sarà realizzata. Quindi, auspicabilmente nel 2032, se saremo veloci a registrare l'attuale contratto di programma, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti diventerà il concessionario di questa opera.

Invece, sulla vicenda relativa alle recenti modificazioni al cantiere in Val di Susa, i sindaci della bassa Val di Susa mi hanno rappresentato la loro preoccupazione in merito alle suddette modifiche previste da parte di TELT sul tema dello smarino. Per tale estruso, derivante dall'attivazione dei cantieri per il tunnel, è prevista una programmazione per l'ubicazione in alcune aree, oltre che a Salbertrand anche a Susa, ma in realtà non si interviene sulla modificazione dei quantitativi. Semplicemente TELT ha avanzato una proposta di modificazione dei tempi a quantitativi invariati.

Comunque, alla giusta preoccupazione del collega sul possibile inquinamento del sito di Salbertrand, in passato si era già data risposta, perché nel quadro economico-finanziario dell'opera è prevista la bonifica di quell'area, che effettivamente rappresenta una vera e propria bomba ecologica.

Quindi, questo materiale non arriverà fino a quando non sarà completata la bonifica e comunque, nel rapporto tra il sito di Salbertrand, che era il sito principale, e quello di Susa per lo stoccaggio e la lavorazione di questo prodotto, per renderlo il più possibile riutilizzabile, c'è una modificazione solo di cronoprogramma, ma non di quantitativi che arriveranno al sito di Susa.

Per quel che riguarda invece il tema delle riduzioni di CO<sub>2</sub>, è del tutto evidente che il calcolo fatto, quando si è deciso di realizzare quest'opera, sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'area del cantiere e poi dell'attività, più in generale in tutto il Nordovest di Italia, era clamorosamente e inequivocabilmente in favore della ferrovia. Questo in realtà è un risultato che per tutte le opere ferroviarie che sono finanziate nel nostro Paese è piuttosto inequivocabile: quando si trasferiscono merci – e ovviamente passeggeri – dalla gomma al ferro, c'è sempre un saldo positivo, puntuale e progressivo nelle emissioni di CO<sub>2</sub>. Nel caso del TAV Torino-Lione le varie verifiche fatte con la valutazione di impatto ambientale ci confermano che, nella fase di cantiere, comunque non verrà sbilanciato questo saldo che a completamento dell'opera sarà sostanzialmente molto positivo, così come accade ogni qualvolta ci cimentiamo in un'attività di natura ferroviaria e quindi della definizione dello spostamento il più possibile delle persone e delle merci sul fronte ferroviario.

Il tema del dialogo posto dalla senatrice Pirro mi vede particolarmente d'accordo. È del tutto evidente che il Ministro ha già attivato un percorso di dialogo nei confronti delle istituzioni locali, che sono quelle principalmente deputate a rappresentare i cittadini. Non mi sottrarrò nemmeno al compito di convocare le altre realtà territoriali, avendo cominciato da poco ad incontrare i sindaci, soprattutto dell'area bassa della Val di Susa. Riteniamo infatti che questa sia un'attività che, sul piano della comunicazione, possa rassicurare rispetto ad alcuni dubbi che ancora sono evidenti rispetto a quest'opera.

Rispondo anche sulle opere collegate di ingresso alla città di Torino, che sono parzialmente finanziate, confermando alla Commissione che la tratta Bussolengo-Avigliana è in corso di progettazione definitiva e parallelamente RFI sta acquisendo le autorizzazioni del caso. La tratta Chiusa di San Michele-Avigliana-Orbassano-Settimo Torinese è invece in fase di progettazione preliminare, mentre per la parte relativa alla tratta Avigliana-Orbassano e Scalo di Orbassano è in fase di avvio la progettazione definitiva.

Credo che una parte di queste opere avrà un'accelerazione, collegata anche alla conferma dell'attuazione di questo contratto di programma, e soprattutto vede una parte finanziata nel contratto di programma 2017-2021, che è appena stato registrato nel mese di ottobre. Credo di aver esaurito la parte sostanziale delle vostre richieste.

PRSDENTE. Signor Ministro, mi è stata segnalata un'ulteriore richiesta di intervento da parte dell'onorevole Bergamini.

BERGAMINI (*FI*). Signor Presidente, desidero sicuramente rivolgere un ringraziamento al ministro De Micheli, che nel corso di questa audizione ha voluto darci elementi per noi preziosi rispetto a una valutazione complessiva sullo stato dell'arte del progetto TAV. Come avete ricordato in tanti, è un progetto che ha una storia ormai lunghissima alle spalle e un futuro che, per quanto si può capire, rimane ancora alquanto incerto, ma riteniamo che sia un'infrastruttura strategica per il nostro Paese che merita tutta l'attenzione possibile.

Volevo però associarmi alle parole dei colleghi Mulé e Maccanti del centrodestra, perché sono dispiaciuta di non aver registrato una forte stigmatizzazione, da parte dei membri del Governo, rispetto agli accadimenti di ieri, che non devono passare nel sottofondo della vicenda di cui ci stiamo occupando, ma al contrario meritano una grandissima attenzione. Non si è stigmatizzato il comportamento di questi personaggi, ma purtroppo tra i vari interventi di oggi ho sentito la senatrice Pirro stigmatizzare le parole del mio collega Giorgio Mulè, colpevole secondo lei di aver definito terroristi questi che forse dovremmo chiamare «gentiluomini in guanti bianchi». Parliamo di soggetti che ieri, tutti incappucciati, armati di bombe carta e sassi, hanno mandato all'ospedale due agenti delle Forze dell'ordine, attaccando, secondo una strategia di guerriglia ben pianificata, da tre punti diversi.

Ognuno, evidentemente, si assume la responsabilità di quello che dice e siamo tutti consapevoli delle nostre responsabilità e del mandato che dobbiamo onorare: così come io e il collega Mulè ci assumiamo la responsabilità di definire atti di terrorismo quelli che non sapremmo definire in altro modo, allo stesso modo c'è chi li difende e li derubrica, come fossero atti di normale convivenza sociale o addirittura il risultato di un'assenza di dialogo tra chi è preposto a procedere con questa opera e la cittadinanza del luogo. Mi sembra che questo sia da valutare con attenzione. Lo voglio dire perché da quando la TAV è diventata argomento di dibattito in questo Paese, gli scontri ci sono sempre stati. Qui non si discute certamente il diritto alla protesta di chi non si sente ascoltato a sufficienza e tutelato nei propri legittimi interessi e diritti, ma stiamo parlando di un'altra cosa: parliamo di sassaiole, bombe carte e centinaia di persone incappucciate che hanno mandato all'ospedale due agenti delle Forze dell'ordine ed è andata pure bene. Credo che, anziché stigmatizzare chi denuncia questi fatti, bisognerebbe al contrario stigmatizzare chi li ignora o dà loro un nome diverso da quello che è.

DE MICHELI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. La mia conclusione verteva esattamente sulle due domande più politiche, perché ho ritenuto di affrontare sul piano tecnico questo mio incontro con voi, per essere certa che passassero alcune informazioni che sono condivise e che non dipendono da una valutazione di merito, ma sono di natura tecnica e oggettiva. Visto che mi chiedete, correttamente, un'opinione su quanto è accaduto ieri, ovviamente non mi sottraggo dal farlo, ma non

perché me lo abbiate chiesto, ma perché già prevedevo di dedicarvi un passaggio finale della mia audizione.

La prima grande questione è legata alle vicende violente che ormai da anni si susseguono in questo cantiere. Sono una persona che cerca di misurare le parole, soprattutto quando ricopre un ruolo istituzionale, e credo che la violenza non abbia senso, vada condannata e sia gravissima in tutte le situazioni, di qualunque tipo, sia che si tratti di un cantiere o di altri contesti. Sono stata anch'io destinataria di rappresentazioni, anche particolarmente accese, delle ragioni per le quali alcune persone, anche rappresentanti delle istituzioni, sono contrarie a quest'opera, ma nessuna di queste ragioni potrà mai giustificare un atto violento che venga compiuto nei confronti delle cose, ma a maggior ragione nei confronti delle persone, soprattutto se servitori dello Stato. In ogni caso la violenza non può essere giustificata.

Dopo questa affermazione, che ovviamente condivido con tutti i colleghi che hanno parlato oggi, voglio essere chiara anche su un'altra questione, condividendo con voi l'esperienza che sto facendo al Ministero. Quando si fanno le opere pubbliche, si istruiscono processi che riguardano degli strumenti per raggiungere degli obiettivi. Le opere pubbliche non sono mai obiettivi in sé; lo sono nella fase di costruzione, di cantiere, lo sono nella fase di progettazione, perché ovviamente c'è l'obiettivo di fare quell'opera che è stata ritenuta utile. Le opere pubbliche sono tutti strumenti e quindi non sono nelle condizioni di poter attribuire ad opere un valore diverso dalla loro strumentalità.

Fondamentali sono gli obiettivi per cui i Governi, gli enti locali e le istituzioni decidono di fare le opere pubbliche. Nel caso specifico di tutto il sistema dell'Alta velocità nazionale e internazionale, l'obiettivo è esattamente quello che sta a cuore a tante persone che hanno ancora dei dubbi: migliorare la qualità della vita e dei trasporti delle persone; diminuire l'impatto ambientale del trasporto delle merci, che nel nostro Paese in particolar modo, molto di più che negli altri Paesi europei, patisce ancora una quantità molto importante di trasporto su gomma; migliorare l'efficienza e la competitività del sistema Paese, tant'è vero che le aree che non hanno nelle loro disponibilità progetti prossimi alla realizzazione, proprio su cantieri di alta velocità o di alta capacità ferroviaria, lo chiedono a gran voce, esattamente perché le opere sono uno strumento per raggiungere degli obiettivi, in particolar modo gli obiettivi di miglioramento della qualità di vita delle persone e anche di maggiore ambientalizzazione del nostro sistema complessivo di trasporto.

Lo dico perché da questo osservatorio questo si vede molto bene, proprio perché c'è un tema ambientale su TAV, noi abbiamo deciso di prenderci anche qualche mese in più per approfondire questo *dossier* e per essere sicuri che gli impatti trasportistici, che peraltro venivano richiesti prima da un collega senatore, siano confermati. Siccome sono stati confermati anche nella *review* di progetto, grazie a quegli impatti trasportistici, sappiamo che a completamento dell'opera avremo complessivamente, dal cantiere in poi, un impatto ambientale positivo.

In secondo luogo, non mi sono sottratto nemmeno all'insistente richiesta di alcuni colleghi che in questo momento sono all'opposizione rispetto alla determinazione a portare avanti l'opera. Noi abbiamo compiuto tutte le attività (questa è una di quelle) per mandare avanti l'opera e per rispettare un nuovo cronoprogramma che sia determinato con l'ultima revisione progettuale. È del tutto evidente che prima riusciremo (ovviamente ci sarà l'impegno di questo Ministero) a far registrare questo contratto di programma, prima riusciremo anche ad intercettare quelle risorse aggiuntive che sono state una parte fondamentale dell'impegno, che il Governo precedente ha assunto nei confronti della propria maggioranza e nei confronti del Paese, di mandare avanti e di portare a termine l'opera.

I tempi, come sempre, non sono banali, ma riteniamo che avere dedicato quattro o cinque mesi da parte nostra di approfondimento sia sui profili finanziari che sui profili ambientali, ma anche per dare un nuovo equilibrio alle risposte che doverosamente il Governo deve dare alle comunità locali, in particolar modo nella prima e nella seconda fase delle opere compensative, riteniamo che possa essere utile per provare ad allargare un po' anche il consenso su quest'opera o comunque per rendere tutti più edotti e consapevoli della sua funzionalità e delle sue caratteristiche strutturali che ho cercato, seppur sommariamente, di rappresentarvi nella mia audizione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la sua disponibilità e dichiaro conclusa la procedura informativa.

*I lavori terminano alle ore 15,35.*



