



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori SCIBONA, AIROLA, BATTISTA, BENCINI, BERTOROTTA, BLUNDO, BOCCHINO, BOTTICI, BUCCARELLA, BULGARELLI, CAMPANELLA, CAPPELLETTI, CASALETTO, CASTALDI, CATALFO, CIAMPOLILLO, CIOFFI, COTTI, CRIMI, DE PIETRO, DONNO, ENDRIZZI, FATTORI, FUCKSIA, GAETTI, GIARRUSSO, GIROTTO, LEZZI, LUCIDI, MANGILI, MARTELLI, MARTON, MOLINARI, MONTEVECCHI, MORONESE, MORRA, MUSSINI, NUGNES, ORELLANA, PAGLINI, PEPE, PETROCELLI, PUGLIA, Maurizio ROMANI, SANTANGELO, SERRA, SIMEONI, TAVERNA e VACCIANO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 NOVEMBRE 2013

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul progetto e la realizzazione dell’opera denominata «Linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione (TAV)»

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge è istitutivo di una Commissione di inchiesta avente ad oggetto il complesso degli atti che hanno condotto alla decisione, successive progettazioni e cantierizzazioni della «Linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione (NLTL TAV)».

Con questa inchiesta si intende fare chiarezza su quanto, ad oggi, è avvolto dall'oscurità al fine di verificare se le indagini e le discussioni tecniche in ordine alla reale «pubblica utilità» dell'opera TAV Torino-Lione siano inesistenti e/o falsate da interessi ben diversi da quelli della collettività.

Il fine del perseguimento delle finalità pubbliche obbiettivo dall'ordinamento costituisce il faro che deve necessariamente essere di guida alla gestione amministrativa e di esecuzione di tutte le opere pubbliche.

Il presupposto legislativo della NLTL TAV è rappresentato dall'articolo 1 dell'Accordo Italia-Francia del 29 gennaio 2001 (legge 27 settembre 2002, n. 228) ove è scritto: «la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti».

In epoca anteriore la firma dell'Accordo era ben noto ai firmatari del medesimo che la linea esistente non fosse satura e che la saturazione non fosse tecnicamente pronosticabile.

Nel Rapporto del 2000, redatto dal gruppo di lavoro «Ambiente e territorio» e dal quale nacque l'Accordo medesimo, erano ben indicate le «preoccupazioni circa l'inutilità del quadruplicamento» della linea a fronte della «debolezza della domanda passeggeri e merci» nonché «il pericolo che ... l'ingentissimo investimento si sarebbe

tradotto in un ingentissimo spreco di denaro».

Conseguentemente a tale rapporto gli estensori dell'Accordo *de quo* dovettero utilizzare la citata e generica formula contenuta nell'articolo 1 che avrebbe dovuto scongiurare il pericolo di spreco di danaro pubblico.

Anche in Francia, nel corso del dibattito parlamentare che precedette la ratifica dell'Accordo (seduta del 13 febbraio 2002, pagina 1366), si dichiarò esplicitamente che "la saturazione della linea è condizione indispensabile".

Anche il Conseil des Ponts et Chaussées, commissione di controllo del Governo francese, nel proprio *Rapport d'audit* del febbraio 2003 sulla NLTL TAV indicava che "gli studi socio-economici condotti sono lontani dal dimostrare l'interesse di questo progetto per la collettività".

Ormai è fatto notorio che i flussi di traffico merci e passeggeri che transitano sull'attuale linea di collegamento Torino-Lione sono in continua decrescita.

Tale assunto è ormai accertato dai più autorevoli esponenti del mondo accademico italiano, da studi di prestigiosi Istituti, nonché confermato dalla Francia attraverso una nota tecnica della Corte dei conti del 1° agosto 2012, che ha accertato l'inesistenza di flussi passeggeri-merci sulla linea Torino-Lione tale da giustificare un costo globale, preventivato dalla stessa Corte dei conti francese, di 26 miliardi di euro.

Il ridotto flusso di traffico sull'attuale linea è altresì accertato nel rapporto del febbraio 2012 (Cour des comptes - *Rapport public annuel 2012 - février 2012*) con il quale la Corte d'oltralpe ha bocciato l'espe-

rimento della cosiddetta «Autostrada Ferroviaria» tra Torino e Lione.

La Commissione di inchiesta dovrà quindi indagare sugli estensori degli atti che hanno rappresentato l'avvenuta o prossima saturazione della linea esistente, presupposto necessario per la realizzazione della NLTL-TAV.

A tal proposito, e quale *fumus boni iuris* a sostegno del presente disegno di legge, si evidenzia che nel preambolo dello Statuto del soggetto aggiudicatore - Lyon Turin Ferroviarie - aggiornato al 10 marzo 2009 (23ª assemblea generale) a firma Rete Ferroviaria Italiana, così si legge: «La realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori deve consentire di far fronte alla prossima saturazione delle infrastrutture esistenti».

La linea ferroviaria Torino - Lione è inclusa nell'asse 6, uno dei 30 assi transeuropei TEN-T *core network* (decisione 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 - allegato III).

L'asse 6 Lione-Trieste-Divaèa/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina (corrispondente al vecchio corridoio V) non è previsto ad alta velocità dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo. Ciò risulta anche dalla prima pagina della richiesta italiana di finanziamento alla UE del 2007: si richiede il finanziamento per una linea convenzionale.

Il segmento dell'asse 6 sul territorio italiano e francese esiste già ed è stato oggetto di lavori di riammodernamento tali da consentire il transito dei moderni profili *standard* PC45.

La Commissione d'inchiesta dovrà indagare, unitamente ad analoga Commissione d'inchiesta europea, se e da chi siano state fornite alla Commissione europea errate informazioni (saturazione o prossima saturazione della linea esistente) tali da ingenerare il convincimento della necessità di creare una nuova linea ferroviaria convenzionale.

A tal proposito, e quale *fumus boni iuris* a sostegno del presente disegno di legge, si evidenzia che la richiesta di finanziamento alla UE del luglio 2007 era riferita ad una linea convenzionale e che ivi (pag. 57, 58 e 64) sono contenuti dati errati su flussi di traffico nonché la indicazione di una prossima saturazione dell'attuale linea.

Nel corso dei lavori dell'Osservatorio sulla Torino-Lione (nato nel 2006 quale luogo di dialogo con gli enti locali), ossia nei primi giorni di gennaio 2010, l'allora Presidenza del Consiglio dei ministri, con proprio decreto, escluse dalla partecipazione all'Osservatorio sulla Torino-Lione la Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone ed i sindaci che non avevano dichiarato di voler partecipare alla realizzazione dell'opera.

Successivamente venne convocata per il 6 luglio 2010 la Conferenza dei servizi propedeutica alla deliberazione del CIPE.

La Commissione d'inchiesta dovrà indagare inoltre, sulla base di quali verbali della Conferenza dei servizi del 6 luglio 2010 il C.I.P.E. abbia tratto il proprio convincimento contenuto nella propria deliberazione citata ove si fa espresso riferimento alla Conferenza dei servizi predetta.

A tal proposito, e quale *fumus boni iuris* a sostegno del presente disegno di legge, si evidenzia anche che con nota del 1° febbraio 2011 (oltre due mesi successivi alla delibera del CIPE avvenuta in data 18 novembre 2010) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in persona del Capo della Struttura Tecnica di Missione, dichiarava che il verbale della Conferenza dei servizi, avvenuta in data 6 luglio 2010, «... è ancora in corso di perfezionamento».

Infine la vicenda sulla normativa utilizzata per l'approvazione dell'opera propedeutica al TAV NLTL, ossia per l'approvazione dell'opera del cunicolo esplorativo di Chiomonte, e ciò fino alla delibera del C.I.P.E. n. 86 del 18 novembre 2010 è una delle sto-

rie più oscure della pubblica amministrazione italiana.

A seguito delle fortissime contestazioni avvenute in Valle di Susa nel 29 giugno 2006 il Tavolo politico presso la Presidenza del Consiglio dei ministri decide il trasferimento del progetto Lyon Turin Ferroviarie (LTF) e Rete ferroviaria italiana (RFI), riferito al TAV NLTL, dalla cosiddetta legge obiettivo alla procedura ordinaria.

Nonostante il predetto trasferimento dell'alveo normativo dell'opera dalla legge obiettivo alla procedura ordinaria sia provato da ampia documentazione proveniente dal C.I.P.E., Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Consiglio di Stato, Autorità di Vigilanza Contratti Pubblici AVCP e dallo stesso Soggetto Aggiudicatore - Lyon Turin Ferroviaire, si è continuato a procedere con la medesima legge obiettivo.

Lo scopo di avvalersi della legge obiettivo è facile da comprendere: il progetto definitivo del cunicolo esplorativo di Chiomonte (Maddalena) non sarebbe mai stato approvato dal C.I.P.E. se si fosse applicata la legge ordinaria in quanto non sarebbe stata considerata una variante di un altro progetto definitivamente abbandonato: il cunicolo esplorativo di Venaus, opera ben diversa.

Ma l'utilizzo della legge obiettivo per la disciplina dell'opera TAV NLTL in luogo della normativa ordinaria rappresenta anche l'artificio giuridico teso al mantenimento dell'appalto vinto nel 2005 dalla Venaus s.c.a.r.l. (con la cooperativa muratori e cementisti - C.m.c. di Ravenna quale capo mandataria) appalto riferito alla realizza-

zione del cunicolo esplorativo di Venaus, opera di fatto abbandonata. Giova ricordare che per l'opera del cunicolo esplorativo di Chiomonte mai è stata indetta gara alcuna di appalto.

La Commissione d'inchiesta dovrà indagare sulla base di quali atti il C.I.P.E. ha emesso la delibera n. 86 del 18 novembre 2010 utilizzando la procedura di cui alla legge obiettivo e non ha, invece, rigettato il progetto proposto utilizzando la normativa ordinaria.

A tal proposito, e quale *fumus boni iuris* a sostegno del presente disegno di legge, si evidenzia altresì che con nota dell'8 settembre 2009 della struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti affermava che l'opera non è mai uscita dal novero delle infrastrutture strategiche *ex lege* obiettivo desumendo tale affermazione dall'allegato 7° al DPEF approvato dal C.I.P.E. il 15 luglio 2009.

Nulla di più ultroneo ed errato:

con il predetto allegato 7° al DPEF 2010-2013 veniva indicato esattamente il contrario.

La Commissione di inchiesta dovrà anche indagare su come sia stato possibile aprire il cantiere di Chiomonte in assenza di alcun preventivo unitario progetto esecutivo (previsto dal C.I.P.E. - delibera n. 86 del 18 novembre 2010), in assenza di alcuna gara di appalto europea nonché sui costi ed esborsi posti in essere dall'aggiudicatore nonché verificare se l'aggiudicatore operasse in assenza di un corretto codice antimafia ossia il codice unico di progetto (CUP).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione e funzione della Commissione)

1. È istituita, per la durata di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sul progetto e la realizzazione dell'opera denominata «Linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione (TAV)» di seguito denominata «Commissione», con i seguenti compiti:

a) verificare la compatibilità dell'opera, l'entità delle spese complessive già sostenute e di quelle ancora da sostenere direttamente o indirettamente a carico del bilancio dello Stato, anche avendo riguardo alla proporzionalità e sostenibilità dei costi ed alla loro lievitazione in corso d'opera;

b) quantificare, nello specifico, l'esatto ammontare dei costi delle opere ferroviarie, delle opere connesse, del materiale rotabile, dei costi di gestione e manutenzione della nuova linea, delle implicazioni finanziarie dell'utilizzo della finanza di progetto sul rapporto debito/prodotto interno lordo dell'Italia;

c) verificare, in tale quadro, l'effettività degli investimenti privati e di quelli pubblici, nonché l'assunzione di debiti e garanzie per i prestiti da parte dello Stato, con riguardo alla sussistenza di oneri occulti o palesi di indebitamento;

d) individuare l'eventuale sussistenza di infiltrazioni della criminalità organizzata nell'ambito dell'attività economica connessa direttamente o indirettamente con l'opera ferroviaria;

e) accertare la sostenibilità dell'opera, con riferimento all'impatto ambientale e

paesaggistico sul territorio interessato e, in particolare, sull'ecosistema, le falde acquifere, la tutela del suolo e le emissioni in atmosfera;

f) verificare le reali necessità di trasporto merci e passeggeri nella zona, onde valutare se esse siano effettivamente tali da giustificare l'investimento previsto, con riferimento anche alla valutazione di altre direttrici di traffico utilizzabili ovvero di opzioni progettuali alternative;

g) verificare l'adeguatezza di mercato e le ricadute finanziarie delle procedure di appalto poste in essere al fine della realizzazione dell'opera, in riferimento alle modalità di affidamento del progetto, della realizzazione, della gestione e dei controlli ad un unico contraente generale;

h) accertare l'eventuale sussistenza di irregolarità da parte della pubblica amministrazione centrale e periferica e dei soggetti pubblici e privati operanti nel progetto, anche con riferimento alla congruità delle spese sostenute e alle procedure di appalto seguite;

i) accertare la sussistenza di eventuali responsabilità degli estensori degli atti che hanno rappresentato l'avvenuta o prossima saturazione della linea esistente, presupposto necessario per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione (NLTL);

l) accertare la sussistenza di eventuali responsabilità in riferimento alla gestione dell'ordine pubblico in occasione delle manifestazioni organizzate nei luoghi interessati dall'opera;

m) quantificare i costi connessi all'utilizzo delle Forze armate per la vigilanza e sorveglianza dei cantieri;

n) accertare le modalità di informazione della cittadinanza, di dibattito pubblico e coinvolgimento delle autonomie territoriali;

o) compiere una analisi del quadro infrastrutturale, normativo e finanziario, al fine di verificare la sostenibilità complessiva dell'opera.

2. La Commissione riferisce al Parlamento con singole relazioni o con relazioni generali e ogniqualvolta ne ravvisi la necessità e comunque al termine dei suoi lavori.

3. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria. La Commissione non può adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale.

Art. 2.

(Composizione della Commissione)

1. La Commissione è composta da venti senatori e venti deputati, nominati rispettivamente dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati, in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo esistente in almeno un ramo del Parlamento. I componenti della Commissione dichiarano alla Presidenza della Camera di appartenenza se nei loro confronti sussista una delle condizioni indicate nella proposta di autoregolamentazione avanzata, con la relazione approvata nella seduta del 18 febbraio 2010, dalla Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali, anche straniere, istituita dalla legge 4 agosto 2008. n. 132.

2. Il Presidente del Senato della Repubblica e il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei suoi componenti, convocano la Commissione per la costituzione dell'ufficio di presidenza.

3. L'ufficio di presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti e da due segretari, è eletto dai componenti della

Commissione a scrutinio segreto. Per l'elezione del presidente è necessaria la maggioranza assoluta dei componenti della Commissione; se nessuno riporta tale maggioranza si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno ottenuto il maggiore numero di voti. In caso di parità di voti è proclamato eletto o entra in ballottaggio il più anziano di età.

4. Per l'elezione, rispettivamente, dei due vicepresidenti e dei due segretari, ciascun componente della Commissione scrive sulla propria scheda un solo nome. Sono eletti coloro che hanno ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti si procede ai sensi del comma 3.

5. Le disposizioni di cui ai commi 3 e 4 si applicano anche per le elezioni suppletive.

Art. 3.

(Richiesta di atti e documenti)

1. La Commissione può ottenere copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari, anche se coperti dal segreto. In tale ultimo caso la Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare la trasmissione di copia di atti e documenti richiesti con decreto motivato solo per ragioni di natura istruttoria. Il decreto ha efficacia per sei mesi e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto. Il decreto non può essere rinnovato o avere efficacia oltre la chiusura delle indagini preliminari.

2. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione ad esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in

ogni caso essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

3. Il segreto funzionale riguardante atti e documenti acquisiti dalla Commissione in riferimento ai reati di cui agli articoli 416 e 416-bis del codice penale non può essere opposto ad altre Commissioni parlamentari di inchiesta.

Art. 4.

(Testimonianze)

1. Ferme le competenze dell'autorità giudiziaria, per le audizioni a testimonianza davanti alla Commissione si applicano le disposizioni previste dagli articoli da 366 a 372 del codice penale.

Art. 5.

(Organizzazione interna)

1. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei lavori. Ciascun componente può proporre la modifica delle norme regolamentari.

2. La Commissione può avvalersi di tutte le collaborazioni, che ritenga necessarie, di soggetti interni ed esterni all'amministrazione dello Stato autorizzati, ove occorra e con il loro consenso, dagli organi a ciò deputati e dai Ministeri competenti.

3. Per l'espletamento delle sue funzioni la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dai Presidenti delle Camere, d'intesa tra loro.

4. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento della Commissione sono posti per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

5. La Commissione cura l'informatizzazione dei documenti acquisiti e prodotti nel corso della propria attività.

