

## MEMORIA INTEGRATIVA PER SESSIONE TRIBUNALE PERMANENTE DEI POPOLI

1. La Nuova linea ferroviaria Torino-Lione (comunemente definita Tav) è il paradigma di un modello di sviluppo sempre più diffuso in Europa: per il suo carattere ciclopico, per le devastanti trasformazioni dell'ambiente da essa indotte, per la sua realizzazione in funzione di interessi di grandi gruppi finanziari e a prescindere dalle (e, anzi, in contrasto con le) esigenze economiche del Paese, per la centralizzazione delle relative scelte con estromissione dalle stesse delle popolazioni interessate. Le prassi e i metodi seguiti nella sua progettazione e nella sua (iniziale) realizzazione hanno escluso le comunità della Valsusa da scelte decisive per il loro habitat, per la loro vita e per il futuro delle generazioni attuali e di quelle future, tutti modificati in modo profondo e irreversibile dall'opera (non diversamente da quanto accade con l'abbattimento di una foresta plurisecolare in Amazzonia, con la costruzione di un canale interoceanico in Nicaragua, con lo sfruttamento di miniere a cielo aperto in Romania o in Perù, con la pratica del *fracking* in diverse parti del mondo). Ciò lede i diritti fondamentali delle comunità coinvolte e i principi minimi della democrazia sostanziale e realizza un approccio di carattere neocoloniale, trasferendo nel cuore dell'Europa metodi praticati nel secolo scorso dalle potenze occidentali in Africa, in Asia e in America latina e accertati in diverse precedenti sessioni del TPP. Quel metodo assume oggi modalità meno brutali e cruente di quelle poste in essere dal colonialismo classico ma segue la stessa logica, in una prospettiva di crescente svuotamento della democrazia, le cui istituzioni diventano sempre più luoghi di ratifica di decisioni prese altrove (in una prospettiva analoga a quella documentata dal TPP, per esempio, nelle sessioni relative al Fondo monetario internazionale e alla Banca mondiale, le cui politiche di colonizzazione economica e di attacco alla sovranità nazionale, inizialmente realizzate in molti Paesi in via di sviluppo, sono oggi estese ai paesi europei economicamente più deboli, a cominciare dalla Grecia). Per questo la vicenda della Nuova linea Torino-Lione supera la dimensione locale e assume una portata generale (convalidata da numerose vicende parallele che saranno esaminate dal Tribunale e riversate nella sessione conclusiva)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Il riferimento è, oltre a situazioni già oggetto delle specifiche sessioni del TPP su Canada e Messico, ad alcune realtà europee già individuate come l'aeroporto di Notre da-

2. Gli articoli 14 e 15 dello Statuto del TPP prevedono che «ogni governo, autorità o gruppo privato messo in causa» nella sessione sia informato delle accuse che gli vengono mosse e posto in grado di interloquire e di difendersi. Riteniamo dunque, in quanto autori dell'esposto che sta alla base della sessione, di indicare al Tribunale i destinatari delle nostre doglianze e accuse. A tale indicazione vanno premesse alcune note esplicative perché la decisione di costruire la Nuova linea ferroviaria è frutto di un intreccio di interessi, sollecitazioni, attività lobbistiche, da un lato, e di decisioni di organismi istituzionali, dall'altro, che rendono complesso, in particolare con riferimento alla fase iniziale, enucleare e isolare le responsabilità specifiche.

Regista, a volte palese a volte occulto, dell'intera operazione è stato ed è il Comitato Promotore dell'Alta velocità sulla direttrice ovest-est (Lione, Torino, Milano, Venezia, Trieste, Lubiana), costituito nel marzo 1990 su iniziativa della Federazione degli industriali piemontesi, della Regione Piemonte, del Comune di Torino e della Associazione Tecnocity. Il Comitato ha aumentato negli anni l'arco dei propri soci (attualmente sono 28) sia come area geografica di riferimento (alle realtà del Piemonte si affiancano quelle di Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Liguria) sia come tipologia (compaiono, tra i soci, i principali enti territoriali delle Regioni interessate, le Associazioni degli industriali e le Camere di commercio territoriali nonché grandi istituti bancari come Intesa-San Paolo) e, nel marzo 1998, ha assunto la denominazione di "Comitato Promotore della Direttrice Ferroviaria Europea ad Alta Capacità merci e passeggeri Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana, Transpadana". La finalità del Comitato – affiancato, sul versante francese, da un omologo Comité de Promotion pour la Transalpine – è quella di promuovere la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità/capacità tra Lione e Lubiana, perseguita attraverso attività di *lobbying* (anche avvalendosi di organi di stampa controllati da suoi soci), predisposizione di studi e progetti, organizzazione di iniziative pubbliche volte a sostenere la necessità del collegamento ferroviario. La caratteristica del Comitato è quella di riunire soggetti pubblici e privati (talora con conflitti di interessi conclamati) tanto che è stata prevista inizialmente una doppia presidenza e ora una presidenza e

---

me des Landes (Francia), la miniera d'oro a cielo aperto di Rosia Montana (Romania), il Mose (Italia - Venezia) e il Muos (Italia - Niscemi). In ciascuna di queste realtà si terrà una giornata di approfondimento secondo uno schema prestabilito e con la partecipazione di un componente del TPP appositamente delegato, che ne riferirà al Tribunale nella sessione conclusiva.

una vicepresidenza, in rappresentanza una dei soci pubblici e una dei soci privati<sup>2</sup>.

Il passaggio dalla fase preparatoria alle deliberazioni formali e quello successivo della progettazione e dell'inizio di esecuzione dell'opera vedono come protagonisti molteplici organi istituzionali nazionali e internazionali: i Governi di Italia e Francia hanno concluso accordi e dato vita a società preposte alla realizzazione, i Parlamenti li hanno ratificati, la Commissione europea ha interloquuto con i Governi, il Parlamento europeo (specie attraverso la Commissione petizioni), ha esaminato istanze dei sindaci e dei cittadini della Valsusa, gli organi periferici dello Stato (Regione e Provincia) hanno assunto i provvedimenti di competenza, il Governo italiano ha proposto misure legislative *ad hoc* (che il Parlamento ha approvato) e istituito organismi di lavoro e tavoli politici, i singoli ministeri hanno adottato provvedimenti amministrativi in tema di progettazione ed esecuzione dei lavori e sul relativo contesto, le società incaricate della realizzazione dell'opera succedutesi nel tempo hanno proceduto a lavori e al conferimento di incarichi etc.

In questo contesto si distinguono, per la qualità o la quantità degli interventi svolti, alcuni soggetti che vengono qui indicati come destinatari principali e in qualche modo *esponenziali* delle accuse e delle doglianze formulate nell'esposto. Tali soggetti sono:

- il Comitato promotore della Direttrice Ferroviaria Europea ad Alta Capacità merci e passeggeri Lione-Torino-Milano/Genova-Venezia-Trieste-Lubiana, Transpadana;
- il Governo italiano (comprendendo in esso i diversi ministeri e gli organi periferici);
- le società preposte alle varie fasi dell'opera susseguitesi nel tempo (in particolare Alpetunnel Geie e LTF);

---

<sup>2</sup> Illuminante è la sequenza delle presidenze: 1990, Vittorio Beltrami (presidente Giunta Regione Piemonte) e Umberto Agnelli; 1991-1993, Giampaolo Brizio (presidente giunta Regione Piemonte) e Sergio Pininfarina (presidente Confindustria); 1993-1997, Valentino Castellani (sindaco di Torino) e Sergio Pininfarina; 1997- 2001, Riccardo Illy (sindaco di Trieste) e Sergio Pininfarina; 2001-2002, Riccardo Illy e Innocenzo Cipolletta (presidente Ubs Warburg Italia, già direttore generale Confindustria); 2002-2004: Ombretta Colli (presidente Provincia Milano) e Innocenzo Cipolletta; 2005-2006, Francesco Bettoni (vicepresidente Unione italiana Camere di commercio e presidente Brebemi spa - raccordo autostradale Brescia-Milano) e Innocenzo Cipolletta; da maggio 2006, solo Francesco Bettoni; da maggio 2009 a luglio 2011, Antonio Paoletti (presidente Camera commercio di Trieste) e Luigi Rossi di Montelera (già presidente di Confindustria Piemonte e componente Consiglio di amministrazione Cassa risparmio Torino); da luglio 2012, presidente Antonio Paoletti, vicepresidente Bruno Rambaudi (già presidente Unione industriali Torino).

- il presidente dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione;
- il commissario designato dalla Commissione europea a Coordinatore del Progetto Prioritario TEN-T n. 6 e la Commissione Petizioni del Parlamento europeo.

3. Definito il quadro degli "accusati", è necessario scendere nel dettaglio dei "capi di accusa", anche al fine di individuare i filoni su cui produrre documenti e dedurre testimonianze e consulenze. In conformità con le indicazioni del provvedimento 20 settembre 2014 dell'ufficio di presidenza del TPP con cui è stata dichiarata l'ammissibilità dell'esposto, oggetto dell'accertamento e delle decisioni richiesti al TPP è la violazione del diritto della popolazione della Valsusa di concorrere alle decisioni concernenti la necessità della Nuova linea ferroviaria, da considerarsi diritto fondamentale in quanto la realizzazione di tale opera inciderebbe in maniera devastante e irreversibile sull'ambiente e sulla vita, la salute e il futuro dei cittadini della Valle e delle aree circostanti. In particolare, già nell'atto di accusa presentato nella sessione del 14 marzo 2015, si sono indicati tre profili principali di contestazione:

- la mancanza di *autentiche* procedure di informazione, consultazione e confronto con la popolazione interessata o l'adozione di procedure di consultazione puramente apparenti;
- la diffusione di dati inveritieri e di previsioni prive di ogni seria base scientifica per influenzare e condizionare l'opinione pubblica e i decisori politici;
- la mancata risposta a richieste, appelli, sollecitazioni ed esposti delle istituzioni e di numerosi tecnici e con il parallelo tentativo di trasformare il problema TAV in questione di ordine pubblico.

Ciò posto i capi di accusa (seppur provvisori e suscettibili di integrazioni) possono essere precisati, con riferimento a ciascuno dei soggetti sopra indicati, nei seguenti termini:

1) quanto al Comitato promotore della linea ferroviaria

avere contribuito in modo determinante alla decisione dei Governi italiano e francese di costruire la Nuova linea ferroviaria Torino-Lione nonché alla progettazione e all'inizio dei lavori preparatori della stessa pur in difetto del presupposto della avvenuta o imminente saturazione della linea storica, con una pluralità di condotte iniziate sin dal 1990 e tuttora in corso, tra le quali:

- la predisposizione e la diffusione di dati inveritieri e di previsioni inattendibili sui flussi di traffico ferroviario in atto e futuri, sugli impatti ambientali dell'opera, sui relativi costi e sul rapporto tra detti costi e i relativi benefici;

- la permanente attestazione di un'inesistente prossima saturazione della linea ferroviaria storica attualmente attiva su un tracciato parallelo, costituente il presupposto sostanziale per la realizzazione dell'opera ai sensi dell'accordo intergovernativo 29 gennaio 2001 intercorso tra i Governi italiano e francese (ratificato dall'Italia con legge 27 settembre 2002, n. 228 e dalla Francia con legge 25 febbraio 2001), costituente tuttora l'atto normativo fondamentale al riguardo, nel cui articolo 1 si legge: «I Governi italiano e francese si impegnano, in applicazione del presente Accordo, a costruire o a far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti»;

- la continua e penetrante attività di lobbying per ottenere decisioni corrispondenti ai propri privati interessi e fondate sui dati e sulle previsioni in precedenza indicati, effettuata anche avvalendosi dell'intreccio al proprio interno di soggetti istituzionali e di portatori di interessi privati e con l'ausilio di organi di informazione direttamente o indirettamente controllati,

così violando, tra l'altro, il diritto fondamentale della collettività a una corretta informazione e, conseguentemente, a una partecipazione consapevole alle decisioni in relazione a un'opera di dimensioni ciclopiche destinata a modificare l'equilibrio idrogeologico dell'intera area e incidente su montagne con forte presenza di uranio e amianto e dai costi ingenti (complessivamente superiori – a preventivo – a 26 miliardi di euro, secondo i conteggi della Corte dei conti francese).

## 2) quanto al Governo italiano

avere, con provvedimenti collegiali o di singoli ministri (in particolare quelli delle infrastrutture e dell'interno) e a mezzo di organi periferici (come la prefettura) o di enti e società controllate, concorso a progettare la Nuova linea ferroviaria Torino-Lione e a dare inizio ai lavori preparatori della stessa pur in difetto del presupposto della avvenuta o imminente saturazione della linea storica ed estromettendo dalle decisioni la popolazione locale e i suoi organismi rappresentativi (esclusi persino da un reale contraddittorio), così violandone i diritti fondamentali di partecipazione in relazione a un'opera di dimensioni ciclopiche destinata a modificare l'equilibrio idrogeologico dell'intera area, incidente su montagne con forte presenza di uranio e amianto e dai costi ingenti (complessivamente superiori – a preventivo – a 26 miliardi di euro); ciò con una pluralità di condotte e, in particolare:

a) omettendo nella fase iniziale (1990-2000), anche attraverso il mancato affidamento delle necessarie attribuzioni alle istituzioni territoriali, le

procedure *minime* di informazione, consultazione e confronto con la popolazione e con i tecnici incaricati dalla Comunità montana<sup>3</sup>;

*b)* proponendo (e ottenendone l'approvazione dalla maggioranza parlamentare) la legge n. 443/2001, comunemente nota come "legge obiettivo", con cui vengono sottratte agli enti territoriali locali le ordinarie competenze di accertamento e autorizzazione relative alle cosiddette "grandi opere";

*c)* predisponendo (o facendo predisporre) e diffondendo, anche tramite le società controllate preposte alle varie fasi dell'opera (come precisato nel successivo punto 3), dati inventari e previsioni prive di ogni seria base scientifica e utilizzando anche in documenti ufficiali una terminologia ambigua (tra l'altro avallando una coincidenza, contrastante con gli accordi italo-francesi, tra Nuova linea Torino-Lione e ferrovia ad alta velocità) per influenzare e condizionare l'opinione pubblica, il Parlamento e le istituzioni europee;

*d)* gestendo l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione (istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006 e definito, nell'art. 2, «luogo di confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico» con «la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa») in modo difforme da quanto previsto nel decreto istitutivo<sup>4</sup> e ciò, in particolare:

- attribuendo a un unico soggetto, nonostante l'evidente conflitto di interessi, gli incarichi di presidente dell'Osservatorio, di commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e, dal 17 luglio 2012, di capo delegazione italiana nella Commissione intergovernativa (così consentendogli di utilizzare un ruolo di apparente neutralità istituzionale per effettuare una continua e autorevole attività di *lobbying* soprattutto sulla stampa e sulle istituzioni europee);

---

<sup>3</sup> In realtà, negli anni Novanta, ci furono, nella sede di Geie Alpetunnel e delle Ferrovie dello Stato di Torino e con il concorso di Regione Piemonte e Provincia di Torino, dei confronti aperti alla partecipazione di tecnici (noti come "i giovedì del ferroviere"). Tali incontri sono talora ricordati dai promotori dell'opera come veicoli di informazione dei cittadini e di confronto con gli stessi ma furono in realtà occasioni del tutto inutili in cui mancò sempre una risposta alle osservazioni dei tecnici non allineati e una presenza dei responsabili della progettazione dell'opera.

<sup>4</sup> Significativamente il ruolo e i compiti dell'Osservatorio indicati in modo riduttivo sin dalla scheda di presentazione contenuta nel primo "quaderno" da esso pubblicato, in cui lo si definisce come «la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate, con l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali». È significativo anche che i primi due Quaderni dell'Osservatorio, relativi alla capacità della ferrovia esistente e alle previsioni di traffico, che davano sostanzialmente ragione agli oppositori siano stati ignorati negli anni successivi.

- ridefinendo, con decisione ufficializzata con il comunicato stampa 8 gennaio 2010 « le rappresentanze locali in seno all'Osservatorio», ammettendovi «i soli Comuni che dichiarino esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera» (con conseguente ristrutturazione operata con decreto del successivo 20 gennaio);

e) gestendo con le procedure della legge obiettivo l'iter dell'opera pur dopo la decisione formale di ricondurlo nella procedura ordinaria (interventiva nel 2006), grazie anche ad attestazioni inveritiere della *onnipotente* Struttura Tecnica di Missione, come quella contenuta nella nota n. 35092 dell'8 settembre 2009, in cui si certificava che la Nuova linea non era mai stata esclusa dal Programma delle Infrastrutture Strategiche e rientrava tra quelle previste nella legge obiettivo e nei successivi decreti legislativi<sup>5</sup>, così "legittimando", tra l'altro, l'approvazione da parte del CIPE (con delibera del 18 novembre 2010) del tunnel geognostico della Maddalena (attualmente in fase di realizzazione) come mera variante di una precedente opera prevista a Venaus e, dunque, addirittura in un'altra valle (approvazione che non avrebbe mai potuto avvenire se si fosse applicata la procedura ordinaria, non essendo tale progetto qualificabile come variante di altro progetto)<sup>6</sup>;

f) omettendo di rispondere alle ripetute richieste di confronto di istituzioni territoriali, tecnici e cittadini (indirizzate, in numero superiore a 15 al presidente del Consiglio o ad altre articolazioni del Governo e in numero di 3 al presidente della Repubblica) e così contribuendo a trasformare la questione della realizzazione della Nuova linea ferroviaria in problema di ordine pubblico, con connessa occupazione militare di vaste aree della Valsusa (sottoposte anche a gravi devastazioni, per esempio nel sito archeologico della Maddalena di Chiomonte)<sup>7</sup>, violazioni continue – mediante ordinanze prefettizie (ad oggi 21 consecutive da giugno 2011 a settembre 2015) – del-

---

<sup>5</sup> Ciò benché l'avvenuta estromissione della NLTL dalla legge obiettivo, pacifica e risultante da una pluralità di documenti ufficiali, fosse stata espressamente attestata persino nella richiesta di finanziamento all'Unione Europea proposta il 17 luglio 2007 dal Ministero Infrastrutture italiano unitamente al Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables francese.

<sup>6</sup> Merita segnalare che il cunicolo geognostico di Chiomonte ha seguito la procedura autorizzativa semplificata prevista dal combinato disposto della legge n. 443/2001 (legge obiettivo) e del decreto legislativo n. 163/2006 (Codice appalti) per le opere di studio e ricognizione propedeutiche alle opere strategiche. Mantenendo la NLTL sempre all'interno della legge obiettivo, si è inoltre ottenuto di seguire procedure di valutazione di impatto ambientale "facilitate" (né va dimenticato che i componenti della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, tutti di nomina politica, sono per lo più avvocati e ingegneri – non biologi, botanici o naturalisti – e soprattutto che alcuni di loro sono indagati e altri si trovano in condizione di palese conflitto di interessi).

<sup>7</sup> Merita osservare, a titolo di esempio, che l'occupazione, la recinzione e la militarizzazione dell'area circostante il futuro cantiere della Maddalena a Chiomonte sono intervenute addirittura 10 mesi prima dell'esproprio dei terreni interessati.

le libertà di spostamento e circolazione nel relativo territorio, attività di ordine pubblico all'insegna di una contrapposizione muscolare e brutale, emanazione di una normativa speciale anche di carattere penale (ottenendone l'approvazione dal Parlamento), così ponendo le premesse anche per una repressione giudiziaria particolarmente dura ed esemplare del movimento di opposizione.

3) quanto alle società susseguitesi nella progettazione e nella realizzazione della NLTL (Geie Alpetunnel, LTF e TELT)<sup>8</sup>

avere, al fine di influenzare e condizionare l'opinione pubblica e i decisori politici italiani ed europei e di procedere alla progettazione e all'inizio dei lavori preparatori della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione pur in difetto del presupposto di avvenuta o imminente saturazione della linea storica, ciascuna nel periodo di sua attività (e cioè, in particolare, Geie Alpetunnel dal novembre 1994 all'ottobre 2001, LTF dall'ottobre 2001 al febbraio 2015 e TELT dal febbraio 2015 ad oggi):

- predisposto (o fatto predisporre) e diffuso dati inventieri e previsioni prive di ogni seria base scientifica in particolare sul volume dei traffici, sui consumi energetici e sul rapporto tra costi e benefici dell'opera;

- omesso di produrre alle istituzioni territoriali della Valsusa e ai tecnici delle stesse, anche in corso di giudizio avanti al Tar Lazio (nel 2011 e 2012) e nonostante specifiche intimazioni del Tribunale, documenti fondamentali per il controllo della correttezza delle procedure relative alla stipula dei contratti di appalto e alla rendicontazione dei costi di progettazione dell'opera,

così violando i diritti fondamentali dei cittadini a partecipare, con adeguata informazione e in pieno e reale contraddittorio, alle decisioni concernenti un'opera di dimensioni ciclopiche destinata a modificare l'equilibrio idrogeologico dell'intera area, incidente su montagne con forte presenza di uranio e amianto e dai costi ingenti (complessivamente superiori – a preventivo – a 26 miliardi di euro).

4) quanto al presidente dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione nel periodo agosto 2006-aprile 2015<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Geie Alpetunnel, costituita da Ferrovie dello Stato italiane e SNCF, ha iniziato a operare il 24 novembre 1994 (col compito di effettuare studi preliminari sull'ipotesi di alta velocità Torino-Lione di natura tecnica, economica, giuridica e finanziaria). A ottobre 2001 le è subentrata LTF, costituita al 50% ciascuna da FS e SNCF e operante sotto la supervisione della Commissione intergovernativa italo-francese istituita nel 1996 (col compito di promuovere la progettazione della sezione transfrontaliera del TAV). Il 25 febbraio 2015 a LTF è subentrata TELT, partecipata al 50% da FS e 50% dallo Stato francese, con lo scopo di realizzare e successivamente gestire la sezione transfrontaliera della nuova ferrovia Torino-Lione.



avere contribuito in modo determinante alla progettazione e all'inizio della realizzazione della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione pur in difetto del presupposto della imminente saturazione della linea storica con una pluralità di condotte, in particolare:

- gestendo l'Osservatorio (istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006 e definito, nell'art. 2, «luogo di confronto per tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico» con «la precisa finalità di esaminare, valutare e rispondere alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni della Valle di Susa») come *promotore* dell'opera e, dunque, in modo difforme da quanto previsto nel decreto istitutivo<sup>10</sup>;

- effettuando, per l'intera durata dell'incarico e utilizzando il suo ruolo di apparente neutralità, una martellante attività di *lobbying* tesa a influenzare l'opinione pubblica e a far pressioni per ottenere consenso e finanziamenti dalle istituzioni europee, anche avvalendosi di dati inveritieri e di previsioni prive di ogni fondamento (fornite dalla società LTF o da tecnici dalla stessa incaricati) circa la imminente saturazione della linea storica;

- prospettando all'opinione pubblica e alle istituzioni europee una situazione, totalmente difforme dal vero, di diffuso consenso all'opera tra le istituzioni e la popolazione della Valsusa (con una opposizione quantitativamente insignificante) spingendosi sino a presentare come accordo tra i comuni della Valle su un nuovo tracciato della linea Torino-Lione un proprio documento steso all'esito di un seminario dell'Osservatorio avvenuto nel giugno 2008 a Prat Catinat (da allora universalmente noto come «accordo di Prat Catinat» del 29 giugno 2008) non sottoscritto da alcun sindaco e successivamente respinto dalla stragrande maggioranza dei Comuni della Valle;

- ignorando *in toto* le soluzioni alternative proposte dalle amministrazioni locali, persino quelle sgradite a una parte consistente del movimento

---

<sup>9</sup> Negli anni indicati il presidente dell'Osservatorio, architetto Mario Virano, ha cumulato altresì gli incarichi di commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e, dal luglio 2012, di capo della delegazione italiana nella Commissione intergovernativa. Nell'aprile 2015 si è dimesso per assumere l'incarico di direttore generale di TELT (società italo francese preposta, come si è detto in precedenza, alla realizzazione e successiva gestione della sezione transfrontaliera della nuova ferrovia Torino-Lione).

<sup>10</sup> Significativamente il ruolo e i compiti dell'Osservatorio indicati in modo riduttivo sin dalla scheda di presentazione contenuta nel primo "quaderno" da esso pubblicato, in cui lo si definisce come «la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate, con l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali». È significativo anche che i primi due Quaderni dell'Osservatorio, relativi alla capacità della ferrovia esistente e alle previsioni di traffico, che davano sostanzialmente ragione agli oppositori siano stati ignorati negli anni successivi.

di opposizione (in particolare, la proposta FARE Ferrovie Alpine Ragionevoli e Efficienti),

così violandone i diritti fondamentali dei cittadini a partecipare, con adeguata informazione e in pieno e reale contraddittorio, alle decisioni concernenti un'opera di dimensioni ciclopiche destinata a modificare l'equilibrio idrogeologico dell'intera area, incidente su montagne con forte presenza di uranio e amianto e dai costi ingenti (complessivamente superiori – a preventivo – a 26 miliardi di euro).

5) quanto al commissario designato dalla Commissione europea a Coordinatore del Progetto Prioritario TEN-T n. 6 e alla Commissione petizioni del Parlamento europeo):

avere contribuito in modo determinante alla progettazione e all'inizio dei lavori preparatori della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione pur in difetto del presupposto della avvenuta o imminente saturazione della linea storica, così concorrendo alla violazione dei diritti fondamentali dei cittadini a partecipare, in pieno e reale contraddittorio, alle decisioni concernenti un'opera di dimensioni ciclopiche destinata a modificare l'equilibrio idrogeologico dell'intera area, incidente su montagne con forte presenza di uranio e amianto e dai costi ingenti (complessivamente superiori – a preventivo – a 26 miliardi di euro), anche disattendendo quanto previsto dalla Convenzione di Arhus del 1998, che prescrive la piena e consapevole partecipazione dei cittadini europei a tutte le decisioni riguardanti l'ambiente, in particolare:

- il commissario designato dalla Commissione europea a Coordinatore del Progetto Prioritario TEN-T n. 6 Laurens Jan Brinkhorst:

*a)* appoggiando acriticamente le decisioni del Governo italiano, accogliendo senza i dovuti controlli le indicazioni e le previsioni del presidente dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione (nonché commissario straordinario del Governo italiano per l'asse ferroviario Torino-Lione e, dal 17 luglio 2012, capo delegazione italiana nella Commissione intergovernativa) e stimolando, conseguentemente, il parziale finanziamento dell'opera;

*b)* adducendo a sostegno della necessità dell'opera, in particolare nelle proprie relazioni annuali, circostanze non vere (come l'avvenuto o imminente completamento del Corridoio V o di quello Mediterraneo, senza prendere atto delle decisioni contrarie assunte da Portogallo, Spagna, Slovenia, Ucraina e della esistenza di tratte gravemente incerte in Italia a est di Brescia e di Venezia) e minimizzando i danni ambientali e alle falde acquifere inevitabilmente prodotti dall'opera (pur documentati in relazioni anteriori al 2004 del commissario per i trasporti e l'energia della stessa Commissione Loyola de Palacio);

*c)* adducendo, a sostegno della decisione di assicurare un parziale finanziamento della Nuova linea Torino-Lione, la circostanza, del tutto in-

fondata, che l'opera gode del consenso delle istituzioni e della popolazione della Valsusa e che il movimento di opposizione raccoglie solo una minoranza di antagonisti (e ciò pur in presenza di report europei che danno atto di una opposizione diffusa, pacifica e legale);

- la Commissione petizioni:

a) omettendo di prendere nella necessaria considerazione il merito delle ripetute e documentate istanze ad essa rivolte da istituzioni e cittadini della Valsusa<sup>11</sup> e disponendone, da ultimo (gennaio 2015), l'archiviazione senza audizione degli esponenti (e, a quanto consta, con semplice provvedimento presidenziale) prestando fede in modo acritico e immotivato alle sole indicazioni del Governo italiano e del presidente dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione (nonché commissario straordinario del Governo italiano per l'asse ferroviario Torino-Lione e capo delle delegazioni italiana nella Commissione intergovernativa);

b) inviando in Valsusa in una sola occasione (30 novembre 2005) una propria delegazione (che incontrò anche tecnici e cittadini della Valle e visitò il sito di Venaus dove i parlamentari europei furono spintonati dalle forze di polizia) ed omettendo, poi, di dare seguito coerente ai report redatti dalla delegazione anzidetta e di effettuare, nonostante le ripetute richieste, altri accertamenti e verifiche *in loco*.

7 maggio 2015

---

<sup>11</sup> Tra gli oltre dieci esposti e petizioni indirizzati al Parlamento europeo a partire dal 2003 vanno ricordati:

- il documento sui problemi connessi alla nuova linea sottoscritto da 20 rappresentanti di comitati e associazioni ambientaliste presentato nel gennaio 2003;
- il documento sui rischi sanitari connessi con la realizzazione della linea ferroviaria presentato il 20 gennaio 2005 dal "Coordinamento sanitario Valsusa";
- la lettera 4 aprile 2007 sottoscritta da amministratori e rappresentanti di comitati ambientalisti italiani e francesi per richiedere, tra l'altro, il miglioramento delle strutture ferroviarie esistenti e sollecitare una moratoria dell'opera al fine di attivare un reale confronto con le popolazioni;
- il documento di netta opposizione alla Nuova linea ferroviaria sottoscritto da 32.000 cittadini presentato alle competenti commissioni il 27 settembre 2007;
- la richiesta di un urgente intervento ispettivo europeo presso l'Osservatorio Torino-Lione al fine di accertare irregolarità e falsificazioni di dati, inoltrata il 22 dicembre 2010 da alcuni presentatori di precedenti petizioni.