

[Il progetto della Torino-Lione al centro dell'attenzione alla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo](#)

La Commissione Europea esce allo scoperto attaccando frontalmente gli oppositori della Torino-Lione

Martedì pomeriggio 15 marzo 2016, nel corso della riunione della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, il progetto della nuova linea Torino-Lione è stato fortemente criticato da numerosi MEPs.

L'occasione era la presentazione in quell'aula del futuro dei progetti TEN-T (punto 16 dell'O.d.G.) da parte del sig. **Olivier Onidi, rappresentante della Commissione Europea** dove occupa l'incarico di Direttore della Direzione Mobilità e Trasporti.

In questo video <https://www.youtube.com/watch?v=OK428RHxvq8> sono presenti i 12 interventi che trattano della Torino-Lione:

Presidente MEP **Michael Cramer** (0'00"), **Olivier Onidi** Commissione Europea (0'38"), MEP **Karima Delli** (8'35"), MEP **Curzio Maltese** (12'34"), MEP **Marco Valli** (14'30"), **Michael Cramer** (16'58"), **Olivier Onidi** (21'24"), **Michael Cramer** (29'18"), **Olivier Onidi** (30'18"), MEP **Dominique Riquet** (31'13"), **Marco Valli** (31'50"), **Olivier Onidi** (32'58"), **Michael Cramer** (34'06").

I **MEPs** intervenuti hanno posto le loro domande utilizzando alcuni degli argomenti approfonditi durante gli incontri formativi con l'opposizione alla **Torino-Lione** realizzati in questi anni.

Sono intervenuti a sostegno dell'opposizione al progetto **Torino – Lione** i MEPs **Michael Cramer – EELV**, Presidente di TRAN, **Marco Valli – M5S**, **Karima Delli – EELV**, **Curzio Maltese – GUE** che hanno incalzato con i loro interventi il sig. **Olivier Onidi**.

Il Presidente **Michael Cramer** ha affermato che la nuova ferrovia **Torino-Lione** non sarà mai ammortizzata e ha sostenuto la necessità di usare e migliorare la linea esistente invece di costruirne una nuova.

Karima Delli ha rivendicato il diritto dei MEPs di ricevere i documenti della Commissione europea in anticipo sui lavori di TRAN. Ha poi sostenuto la necessità di valutare le prestazioni dei progetti, dato che i progetti inutili sono un disastro ecologico e per la democrazia. Ha ricordato il fallimento della linea Perpignan-Figueras, non ostante sia una linea costata poco e con molto traffico. Ha affermato che la mobilità urbana invece è un investimento utile, positivo per gli obiettivi climatici della COP21, per l'ambiente e per i cittadini. Un progetto come la **Torino-Lione**, il cui costo è passato da 8 a 26 miliardi, è invece insostenibile e non risponde alla domanda dei cittadini.

Curzio Maltese ha affermato che la **Torino-Lione** è il buco nero dei grandi progetti europei ed è proprio l'esempio di quando si enunciano principi di sostenibilità che poi non vengono rispettati, finendo così per perdere credibilità in primis nei confronti dei cittadini. Inoltre le vantate analisi costi-benefici sono basate su flussi trasportistici inesistenti e su un budget iniziale di fatto triplicato da 12 a 30 miliardi. Ha anche ricordato che la tratta Perpignan-Figueras (comprensiva di tunnel) al confine tra Francia e Spagna, parte del corridoio TEN-T Mediterraneo (sovvenzionata al 58% da Francia, Spagna e UE, N.d.R.) ha avuto un costo di costruzione/km inferiore di sei volte a quanto previsto per la Torino-Lione mentre il traffico di merci tra la frontiera francese e quella spagnola è cinque volte superiore alle previsioni di traffico tra la frontiera italiana e quella francese sulla linea **Torino-Lione**. **La società franco-spagnola TP Ferro (analoga alla TELT, N.d.R.) che ha realizzato e gestito la tratta ferroviaria dal 2013, è fallita nel luglio del 2015. Ciò fa prevedere che anche la Torino-Lione sarà un'opera destinata a sicuro fallimento.**

Vi è stato un aspro confronto tra **Marco Valli** e il rappresentante della Commissione Europea **Olivier Onidi**. **Marco Valli** gli ha infatti ricordato la recente votazione dell'8 marzo 2106 nel Parlamento Europeo che a grande maggioranza ha votato tre [emendamenti](#) alla "Relazione annuale 2014 sulla protezione degli interessi finanziari dell'Unione Europea – Lotta contro la frode" tra cui quello che contiene **"la richiesta alla Commissione europea di rendere pubblici tutti i documenti attinenti al progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione e ai relativi finanziamenti"**. Al termine ha chiesto al sig. **Olivier Onidi** che la Commissione consegni i documenti richiesti da tempo dai cittadini e dei MEPs.

Il sig. **Olivier Onidi** ha attaccato frontalmente gli oppositori della **Torino-Lione**, affermando che "Potete criticare il progetto **Lione-Torino**, ma non potete certo dire che manca la trasparenza o che il progetto non abbia delle buone analisi costi-benefici. Non potete criticare il metodo che ha permesso al legislatore di scegliere il progetto **(Torino-Lione, N.d.R.)** come progetto prioritario europeo". Poi ha scelto la prudenza non esponendo in una seduta pubblica i suoi argomenti e dichiarato "di essere disponibile ad un futuro confronto bilaterale" che non sarà pubblico, ma del quale tuttavia saremo in grado di dare tutti i dettagli.

Le parole e il tono del sig. Olivier Onidi sono rivelatrici del ruolo di forte promozione dei progetti TEN-T che svolge la Commissione Europea, dopo avere lungamente e pubblicamente sostenuto di voler essere neutrale

rispettando le scelte degli Stati Membri. In realtà la Commissione Europea si presenta come un'impresa che deve vendere i suoi prodotti per sopravvivere. E che per sopravvivere non esita ad attaccare verbalmente i cittadini che si oppongono, in questo caso i MEPs in un'aula del Parlamento europeo, in altri casi rifiutando di fornire ai cittadini la documentazione richiesta o manipolando i dati della realtà (cfr. le relazioni dei Coordinatori TEN-T).

Qui le affermazioni del sig. Olivier Onidi: https://www.youtube.com/watch?v=Xa_XWb3c82k