

Alla attenzione di:

Mr Siim KALLAS CAB-KALLAS-WEB-FEEDBACK@ec.europa.eu

Vice Presidente della Commissione Europea

Commissione Europea
200 Rue de la Loi
Berlaymont
B-1049 BRUXELLES

e, p.c. :

Sig.ra Désirée OEN desiree.oen@ec.europa.eu

Coordinamento dei Progetti TEN-T
Agenzia TEN-T
Relazioni con il Parlamento Europeo

Sig.ra Helen KEARNS helen.kearns@ec.europa.eu

Portavoce

Sig. Laurens Jan Brinkhorst move-coord-brinkhorst@ec.europa.eu

Coordinatore del Progetto TEN-T n. 6

Asse ferroviario Lione-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest- confine Ucraino

Mr Günther Ettl

Assistente del sig. L.J. Brinkhorst – guenther.ettl@ec.europa.eu

dalle valli No TAV, 11 Luglio 2011

oggetto: **Nuova linea ferroviaria Torino – Lione (Progetto Prioritario TEN-T N. 6)**

Egregio sig. Siim Kallas, Vice Presidente della Commissione Europea,

Le scriviamo a nome del Movimento No TAV che, se da un lato sostiene la ferrovia come uno storico strumento dello sviluppo e della coesione sociale, si oppone da 22 anni contro la ferrovia ad alta velocità Torino Lione in quanto si tratta di un progetto inutile, senza senso e devastatore.

Il Movimento No TAV è da tempo interlocutore dell'Unione Europea:

- con il Parlamento Europeo attraverso la Commissione per le Petizioni,
- con la Commissione Europea attraverso una collaborazione stabilita nel mese di settembre 2010 per l'accesso alla documentazione prevista nel Regolamento (EC) 1049/2001 e dalla Convenzione di Århus del 25/6/98 (Direttiva 2003/4/CE).
- con OLAF attraverso alcune denunce di sospette frodi relative al Progetto Prioritario n. 6 già in questa prima fase (!).

Desideriamo pertanto proseguire questa relazione e a questo proposito le chiediamo di fornirci ogni utile documentazione relativa alle numerose proroghe che la Commissione Europea – a detta di autorevoli rappresentanti italiani (tra i quali spicca l'arch. Mario Virano) - avrebbe dato all'Italia per non perdere il finanziamento europeo.

Le segnaliamo che proprio a seguito di queste proroghe l'Italia ha prima militarizzato la Valle di Susa, poi ha sgomberato i presidi organizzati dalle popolazioni locali all'alba del 27 giugno con una inaspettata azione militare di estrema violenza utilizzando dosi massicce (oltre 2.000 granate) di gas lacrimogeni CS vietati dalle convenzioni dell'ONU in quanto considerati ARMI CHIMICHE.

Tutto ciò perché l'Italia potesse dimostrare alla Commissione Europea che la fantomatica scadenza del 30 giugno, certo da lei Mr Kallas conosciuta e legittimata, è stata rispettata.

Lei sig. Siim Kallas è stato allertato personalmente il 24 maggio 2011 attraverso un'interrogazione firmata da numerosi eurodeputati sul pericolo che la militarizzazione della valle Susa avrebbe potuto rappresentare per l'ordine pubblico.

Considerato che la scadenza del 30 giugno 2011 non è riportata in nessuno dei siti della Commissione Europea, essa è stata dunque architettata - con la complicità della Commissione Europea - dai sostenitori della Torino-Lione come ultimatum europeo pena la perdita del finanziamento.

Lei sig. Kallas, invece di riferirsi responsabilmente ai Ministri italiano e francese per la ricerca di chiarezza e di una soluzione alternativa, ha risposto all'interrogazione degli eurodeputati in modo *ponziopilatesco*, sostenendo che erano problemi interni italiani e dando credito alle false informazioni del Commissario Virano sulla pacificazione dei territori.

La sua risposta porta la data del 29 giugno, due giorni dopo che l'aggressione è stata scatenata dal Ministro italiano degli Interni Roberto Maroni.

Con questa tardiva risposta lei sig. Kallas ha legittimato la fantomatica scadenza del 30 giugno e ha tentato di diminuire la sua responsabilità che invece appare oggi aggravata.

Domenica 3 luglio a Chiomonte un'imponente manifestazione di protesta contro lo sgombero militare del 27 giugno e la successiva militarizzazione dell'intera zona coltivata a vigneti di pregio ha radunato circa 70.000 cittadini.

Nel corso della manifestazione la forza militare ha esercitato inaudite violenze continuando ad utilizzare per oltre sei ore dosi massicce di gas lacrimogeni CS lanciati in mezzo alla folla inerme per scacciare i manifestanti che si erano radunati sotto il recinto del fortino e al posto di blocco fortificato sulla via dell'Avanà e che nulla avrebbero potuto contro le forze militari e le difese fisiche della fortezza (muri di cemento, reticolati, ecc.).

I feriti segnalati dalle forze militari sono principalmente dovute all'incapace gestione dell'ordine pubblico da parte del comando della piazza ed alle asperità del terreno oltre che dall'intossicazione di gas CS.

Tutto ciò ha di fatto causato enormi danni alla credibilità della Commissione Europea che non è stata in grado di creare le condizioni del dialogo credendo ciecamente alla c.d. pacificazione propagandata dall'arch. Virano.

Il cantiere per la galleria de La Maddalena non è stato installato in quanto nessun bando di gara europeo è stato lanciato, sono pendenti tre ricorsi dinanzi al TAR del Lazio, e ben 128 prescrizioni del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) dovranno essere osservate prima che esso possa essere aperto.

Le attività delle imprese mostrate ai media e all'Europa riguardano unicamente la recinzione del "fortino" poliziesco che nulla hanno a che fare con l'appalto per la galleria de La Maddalena e per le quale non è possibile alcun finanziamento dell'UE.

Gli unici lavori effettuati da imprese hanno semplicemente costruito una recinzione in cemento e reticolati di ferro e filo spinato per la difesa della fortezza in un'area archeologica molto distante da dove è previsto il cantiere e che nei progetti era stata garantita libera da ogni servitù o utilizzo.

Segnaliamo altresì che nulla a tutt'oggi risulta essere stato fatto dall'impresa per delimitare l'area di cantiere vera e propria (che si trova a circa 500 metri dalla fortezza militare) che risulta quindi accessibile a qualunque cittadino e senza alcun controllo militare.

Il Movimento italiano No TAV da 22 anni contrasta in modo pacifico, democratico e popolare la costruzione della nuova linea ferroviaria Torino - Lione: questa

opposizione corale che comprende cittadini, istituzioni locali, ecclesiastici, scienziati, ecc. è crescente, ne sono prova le manifestazioni degli ultimi giorni che si prolungheranno nei prossimi mesi ed anni.

Il futuro dei progetti TEN-T è certo nei suoi pensieri, lei sig. Kallas lo ha dimostrato in numerosi suoi discorsi con innovative affermazioni che prospettano la possibilità di un'inversione di tendenza nella infrastrutturazione dei trasporti nell'Unione Europea.

Il giorno 8 giugno 2010 a Saragozza, in occasione delle giornate TEN-T, il Vice Presidente Siim Kallas ha affermato:

Dove dovremmo fare investimenti fondamentali per facilitare un migliore funzionamento delle reti esistenti? E' chiaro che un grande balzo in infrastrutture non è possibile. Costruire nuove ferrovie, strade, aeroporti e porti è un lavoro enorme e richiede molto tempo e enormi risorse. Tutti i sistemi di trasporto intelligenti possono portare vantaggi più grandi e più velocemente.

Questa riflessione ci pare indicativa della sua forte preoccupazione che l'Unione Europea non sia in grado di trovare soluzioni innovative al sistema dei trasporti europei vista anche la scarsità di fondi - inizialmente previsti in oltre 900 miliardi di euro - da destinare alle infrastrutture di trasporto da parte dei Paesi membri dell'UE.

Riteniamo che la **profonda crisi finanziaria ed economica** in atto in Europa richiede una nuova politica comune dei trasporti che si basi su investimenti valutati con criteri di costo beneficio integrati dall'analisi LCA (Life Cycle Assessment).

L'Italia non sarà mai in grado di rispettare, neppure a breve termine, gli impegni assunti con la Francia e l'Unione Europea per la realizzazione di quest'opera in quanto le disponibilità finanziarie sono scarsissime e altre sono le priorità italiane del trasporto ferroviario nel breve e medio periodo (trasporto locale e asse sud-nord).

Identificare i vantaggi di modelli alternativi di investimento e mettere a confronto le modalità di trasporto con le esigenze di mobilità locale è urgente. Un invito a trovare e a discutere idee e progetti che sono potenzialmente alternativi alla modalità di trasporto ad alta velocità è urgente. In particolare, ciò che conta è la corrispondenza delle modalità di trasporto progettato e offerto con le esigenze di mobilità locale. Un design innovativo dovrebbe trarre il massimo vantaggio dalle reti di trasporto esistenti e potenziare la loro capacità di soddisfare le esigenze locali, senza perdere il collegamento con la rete internazionale. Il concetto stesso di "alta velocità" deve essere esplorato in relazione ai concetti di qualità della vita e all'integrità sociale e ambientale.

Il 29 settembre 2010 la Commissione per le Petizioni del Parlamento europeo ha ricevuto diversi cittadini in rappresentanza del movimento No TAV e ascoltato le loro ragioni (le petizioni erano accompagnate da 32.000 firme - presentate al Parlamento Europeo dal 2003).

Il Presidente della Commissione Petizioni Erminia Mazzoni ha deciso, sulla base della insufficienza degli argomenti presentati in tale riunione dal rappresentante della Commissione europea, che le nostre Petizioni non possono essere chiuse, ma invece richiedono ulteriori studi, come segue:

"Decisione: sospendere l'esame in attesa di informazioni complementari da parte della Commissione, in particolare sul funzionamento dell'osservatorio tecnico e il coinvolgimento degli enti locali interessati."

Abbiamo sinceramente apprezzato i dubbi del deputato signora Erminia Mazzoni circa la "mancanza di democrazia" nel dialogo tra istituzioni e cittadini sulla linea ferroviaria Lione – Torino.

Le ricordiamo che la CE ha ricevuto le 24 Delibere di opposizione alla nuova ferrovia approvate dai Consigli di questi 24 Comuni.

Le ricordiamo che il finanziamento di € 0,67 miliardi concesso nel dicembre 2008 dalla Commissione europea all'Italia e alla Francia era stato approvato anche sulla base del falso "Accordo di Pra Catinat" del 28 giugno 2008 tra l'Osservatorio e i Comuni: questo cosiddetto accordo è falso perché in realtà è solo un documento firmato dal suo redattore che è al tempo stesso Presidente dell'Osservatorio.

Ci aspettiamo da parte Sua un'iniziativa conseguente che possa portare l'Unione europea, l'Italia e la Francia a cancellare questo inutile, insensato e devastatore investimento (Progetto Prioritario TEN-T n. 6 Torino - Lione) che - come provato da numerosi studi - può solo danneggiare l'ambiente, la salute dei cittadini, i bilanci d'Europa, d'Italia e di Francia.

La ringraziamo per l'attenzione e restiamo in attesa della Sua risposta.

Cordiali saluti.

A nome del Movimento

Claudio Cancelli

Mario Cavargna

Claudio Giorno

Luca Giunti

Alberto Perino

Paolo Prieri

Doriana Tassotti

Allegati:

Interrogazioni parlamentari

24 maggio 2011

E-005080/2011

Interrogazione con richiesta di risposta scritta alla Commissione Articolo 117 del regolamento

Luigi de Magistris (ALDE) , Sonia Alfano (ALDE) , Catherine Grèze (Verts/ALE) , Eva Lichtenberger (Verts/ALE) , Paul Murphy (GUE/NGL) , Gianni Vattimo (ALDE) e Sabine Wils (GUE/NGL)

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2011-005080&language=IT>

Oggetto: Progetto prioritario RTE-T n. 6 Lione - Torino: modifica del progetto e mancato rispetto, da parte dell'Italia, delle condizioni poste dalla Commissione europea per la concessione del finanziamento UE

Secondo quanto pubblicato sui siti Web del ministero italiano delle Infrastrutture e della regione Piemonte e riportato anche da autorevoli quotidiani nazionali (La Stampa, La Repubblica, Il Sole 24 Ore, ecc.), il 3 maggio 2011 si è svolta a Roma una riunione del Tavolo istituzionale della Torino-Lione, alla presenza del ministro Matteoli, del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Letta, del commissario straordinario Virano, del presidente della delegazione italiana presso la CIG Masera, del presidente della regione Piemonte Cota, del presidente della Provincia di Torino Saitta, del sindaco di Torino Chiamparino e di alcuni sindaci della Valle Susa.

In tale riunione il governo italiano avrebbe dovuto comunicare la decisione di ridurre il costo del Progetto Prioritario RTE-T n. 6 mediante l'eliminazione di una delle due canne della galleria di base e della galleria dell'Orsiera per mancanza di fondi da parte dello Stato italiano; tale parte del progetto

era già stata respinta al momento della richiesta del finanziamento all'Unione europea da parte di Italia e Francia nel 2007.

In manifesto contrasto con i principi espressi dalla Convenzione di Århus del 25 giugno 1998 (direttiva 2003/4/CE), i sindaci dei 17 comuni e il presidente della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, contrari alla realizzazione della nuova linea ferroviaria, sono stati esclusi dalla riunione, mentre sono stati invitati i sindaci di due comuni non interessati geograficamente dall'opera, ma politicamente vicini al governo italiano.

È la Commissione al corrente dei fatti esposti?

È la Commissione consapevole che la rielaborazione di nuovi progetti preliminari comporterà nuovi ritardi sulla tabella di marcia stabilita dalla Commissione durante la revisione intermedia di ottobre 2010 e che, visti la massiccia e persistente opposizione della popolazione della valle a quest'opera e il mancato accordo tra la maggioranza dei comuni dei territori interessati, l'apertura del cantiere per la realizzazione della galleria geognostica de La Maddalena potrebbe essere realizzata solo militarizzando l'intera zona?

IT E-005080/2011

Interrogazioni parlamentari

29 giugno 2011

Risposta data da Siim Kallas a nome della Commissione

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2011-005080&language=IT>

La tavola rotonda istituzionale riunitasi a Roma il 3 maggio 2011, a cui gli onorevoli parlamentari fanno riferimento, è stato un incontro interno tenuto dal governo italiano e sul quale la Commissione non può pronunciarsi.

Riguardo al nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino, la Commissione si rallegra nel constatare l'impegno profuso negli ultimi anni dal governo italiano e dal commissario straordinario Mario Virano nel rendere noti i vantaggi di quest'importante progetto d'infrastruttura.

Alla luce dei progressi compiuti nel vincere le resistenze della popolazione nei confronti del progetto, la Commissione accoglie con favore la decisione delle autorità italiane di avviare nelle prossime settimane i lavori della galleria geognostica La Maddalena.

I dettagli del cantiere costituiscono una vicenda interna in merito alla quale la Commissione non desidera esprimere un parere.



Movimento NO TAV

Una garanzia per il futuro

www.notav.info - www.notav.eu - www.notav-valsangone.eu
www.notavtorino.org - www.ambientevalsusa.it - www.lavallecheresiste.blogspot.com

Comunicato Stampa

dalla Valle che Resiste e Non Si Arrende, 1° luglio 2011

30 GIUGNO 2011 UN'ALTRA SCADENZA E' SCADUTA

**UNA DELEGAZIONE TECNICA NO TAV HA CONSTATATO CHE IL
CANTIERE DELLA GALLERIA DI SERVIZIO DE LA MADDALENA NON E'
STATO APERTO**

**L'UNIONE EUROPEA DEVE ORA RITIRARE IL FINANZIAMENTO AL
PROGETTO PRIORITARIO TEN-T N. 6 LYON – TORINO**

**L'Italia approfitti di questa "inaspettata" occasione per dirottare in
servizi utili ai cittadini le migliaia di milioni di Euro così risparmiati non
facendo la Torino - Lione**

Il 28 giugno una Delegazione tecnica No TAV ha effettuato – con la collaborazione della società italo francese committente e della società esecutrice dei lavori - un'ispezione nei luoghi de La Maddalena di Chiomonte occupati dalla Forze dell'ordine nella notte tra domenica 26 e lunedì 27 giugno.

La Delegazione ha esaminato le caratteristiche del lavoro in corso in questi terreni grazie alla cortese collaborazione dei responsabili della LTF sas e del titolare dell'impresa italiana che esegue i lavori.

Si può quindi affermare che la scadenza fantasma del 30 giugno 2011 che la Commissione Europea avrebbe fissato in deroga verbale a quanto ufficialmente riportato nel suo sito a pagina 71 ⁽¹⁾ del Documento MidTerm Review TEN-T Multi-Annual Work Programme Project Portfolio (MAP Review) non è stata rispettata in quanto nessun cantiere è stato aperto a La Maddalena.

L'opera realizzata nell'aerea di proprietà della Comunità Montana delle Valli di Susa e Sangone antistante la Cantina sociale e in quella adiacente alla vecchia cascina La Maddalena (ora Museo Archeologico) non è un "avamposto" a servizio del futuro cantiere della galleria de La Maddalena ma nient'altro che un "simulacro" del cantiere de La Maddalena da presentare alla Commissione Europea e ai media per non perdere il finanziamento europeo.

Il titolare dell'impresa che esegue i lavori ha affermato che le recinzioni saranno smantellate nel giro di mezza giornata a semplice richiesta del Prefetto in qualsiasi momento.

Quest'opera non è rintracciabile nei progetti a disposizione degli amministratori pubblici e dei cittadini e in nessuna variante in corso d'opera (che peraltro non avrebbe potuto essere disposta non essendo ancora stata avviata l'opera stessa).

Il Movimento No TAV invita nuovamente la Commissione Europea a trarre le debite conseguenze da quest'ultima farsa del Governo Italiano annullando la decisione di finanziamento C(2008)7733.

Nello stesso tempo il Movimento No TAV chiede al Governo Italiano di approfittare di questa "inaspettata" occasione per dirottare in servizi utili ai cittadini (ad esempio non imponendo il ticket sanitario) le migliaia di milioni di Euro così risparmiati non facendo la Torino Lione, opera inutile e devastante.

Il Movimento No TAV ricorda che le altre condizioni (già scadute il 31/12/2010) poste dalla Commissione Europea all'Italia per l'erogazione del finanziamento sono:

- l'approvazione del progetto preliminare della tratta internazionale: attualmente il progetto è ancora fermo alla Commissione VIA speciale del Ministero dell'Ambiente, quindi mancano:
 - il parere di compatibilità da emettere con decreto del Ministero dell'Ambiente,
 - la delibera CIPE di approvazione del progetto, da emettere solo a valle del parere precedente,
- la firma e la ratifica dei rispettivi Parlamenti di un nuovo accordo italo-francese con la nuova ripartizione dei finanziamenti e dei costi e la costituzione della nuova impresa pubblica mista italo francese che dovrà sostituire la società LTF nella realizzazione dei lavori a partire della galleria de La Maddalena.

[¹] http://tentea.ec.europa.eu/download/map_review/tent_map_project_portfolio_smaller.pdf

“né qui né altrove”



New Lyon-Turin rail link – Franco-Italian common part of the international section (studies and works)

2007-EU-06010-P • Part of Priority Project 6

Commission Decision: C(2006)7733	
Member States involved: Italy, France	
Implementation schedule: Start date: January 2007 End date: December 2013 Estimated end year: 2015	
Budget:	
Total project cost:	€2,091,192,000
EU contribution:	€671,800,000
National budget:	€1,419,392,000
Percentage of EU support:	
Studies:	50%
Works:	27%



The new freight and passenger rail link between Lyon and Turin (Priority Project 6) will act as a key node between northern and southern Europe (London/Amsterdam/Paris-Milano) and west and east (Lisbon-Budapest). It will considerably shorten travel times for high speed passenger traffic and provide an environmentally friendly response to the steadily increasing demand for freight transport over the Alps.

This project concerns the common French-Italian part of the 80 km international section from Saint Jean de Maurienne to Sant'Antonino-Vaie in the Susa valley. The main lineside structures are the 57.1 km French-Italian "Base Tunnel" and the 11.4 km Orsiera Tunnel on the Italian side.

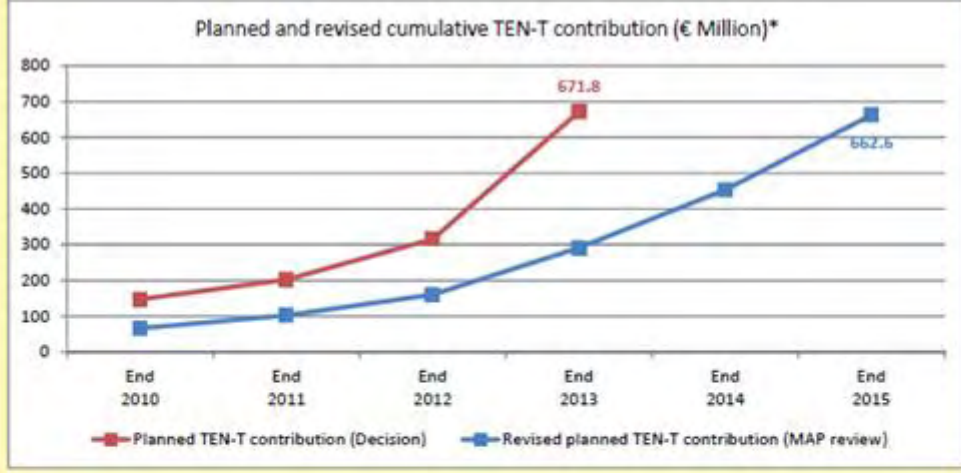
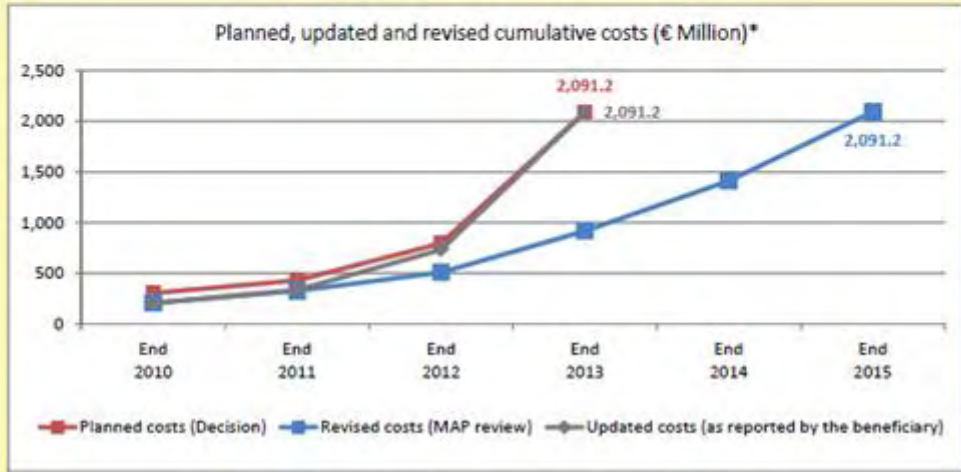
The project includes technical design studies, environmental studies, realisation of descending shafts and galleries, preparation of the construction sites and the first steps of construction phases.

MAP Review

The Mid-Term evaluation concluded that despite the progress achieved so far, the future implementation of the project will be significantly delayed, because of cross-border coordination and technical issues. Furthermore, the decreased costs of the works entail a reduction to the TEN-T contribution of approximately €9.2 million. The completion of the project by the end of 2015 is more realistic, provided that the following conditions are met:

- the two Member States conclude, within 2010, the terms of the revised Treaty establishing the new public promoter, and the financial model for the implementation and operation of the project including the respective financial contribution
- the preliminary design study is approved by both Member States by the end of 2010
- excavation of the Maddalena Gallery starts, at the latest, by the first quarter of 2011
- the final design studies are completed by the end of 2011

MAP Review



*Rounded figures



Movimento NO TAV

Una garanzia per il futuro

www.notav.info - www.notav.eu - www.notav-valsangone.eu
www.notavtorino.org - www.ambientevalsusa.it - www.lavallecheresiste.blogspot.com

Comunicato Stampa

dalla Valle che Resiste e Non Si Arrende, 4 luglio 2011

IL DISPOSITIVO MILITARE DI DIFESA DEL FORTINO DE LA MADDALENA COSTERÀ IL DOPPIO DEL FINANZIAMENTO UE ALLA TORINO-LIONE

4000 militari in Afghanistan e 2000 in Valsusastan

Un memento per i cittadini italiani e per l'Italia in crisi

Il Movimento No TAV rileva che, mentre lo scavo della galleria geognostica e di servizio de La Maddalena costerà non meno di 143 milioni di Euro per 56 mesi di lavoro, **il dispositivo militare adottato per contrastare l'opposizione popolare costerà 186 milioni all'anno, quindi in totale 868 milioni di €**. (6 volte il valore dell'opera).

Si fa notare inoltre che l'importo della militarizzazione costerà oltre due volte il valore del finanziamento a fondo perduto ^[1]che l'Unione Europea ha promesso all'Italia. Esso ammonta infatti a 417,4 milioni di Euro, ossia il 63% dei 662,6 milioni di € previsti per questo Progetto Prioritario n. 6, il resto va alla Francia.

Le analisi sono state fatte considerando i costi industriali e la struttura delle truppe (ufficiali, sottufficiali, truppa) ed i relativi costi diretti e indiretti (stipendio, ore di straordinario, indennità di missione, tredicesime, tfr, vitto e alloggio).

Non sono stati considerati i costi diretti e indiretti dei veicoli e degli elicotteri, il costo dei lacrimogeni e le spese generali degli ufficiali di comando che non sono dislocati sul campo.

A La Maddalena, secondo le dichiarazioni fornite dai media, sono stati schierati 1.920 uomini su 4 turni. Il costo di ciascun uomo è stato calcolato pari a € 265,06 al giorno in media. Il costo annuo di questo dispositivo è quindi di **€ 185.754.048**.

Una valutazione analoga era già stata fatta nel 2010 in occasione della campagna dei sondaggi geognostici, pubblicata nei siti No TAV e mai smentita.

[1] http://tentea.ec.europa.eu/download/map_review/tent_map_project_portfolio_smaller.pdf

Quando dovesse essere aperto il cantiere per il tunnel di base di 57 km, il costo della difesa militare del cantiere per i presumibili 15 anni di lavoro potrà essere, a costi 2011, pari a € 2,79 miliardi di €.

“né qui né altrove”



Movimento NO TAV

Una garanzia per il futuro

www.notav.info - www.notav.eu - www.notav-valsangone.eu
www.notavtorino.org - www.ambientevalsusa.it - www.lavallecheresiste.blogspot.com

Comunicato Stampa

dalla Valle che Resiste e Non Si Arrende, 5 luglio 2011

IL COSTO UMANO DELLA DIFESA DELL'ORDINE PUBBLICO IN VAL DI SUSÀ

**Gli appartenenti alle Forze dell'Ordine medicati o ricoverati
negli ospedali sono stati 229**

Da dati ufficiali emerge che in Afghanistan l'esercito USA nel primo quadrimestre 2011 ha avuto 1.178 feriti su una presenza media di 63.500 soldati: un'incidenza pari all'1,86 %.

Sulla base di informazioni veicolate dai media, a la Maddalena di Chiomonte, su una presenza media dichiarata di 1920 appartenenti alle Forze dell'Ordine, vi sono stati 229 feriti durante le operazioni di ordine pubblico eseguite lunedì 27 giugno (n. 25 feriti) e domenica 3 luglio 7 (n. 204 feriti), pari ad una percentuale dell'11,93%.

La percentuale dei feriti italiani è di oltre sei volte quella dei feriti dell'esercito degli USA in Afghanistan tra gennaio e aprile 2011.

Fonte dati US Army:

<http://icasualties.org/OEF/USCasualtiesByState.aspx>

<http://www.fas.org/sqp/crs/natsec/R40682.pdf>

“né qui né altrove”
