

Parlamento Europeo
Signora Erminia Mazzoni
Presidente della Commissione per le Petizioni
Rue Wiertz, 60
B-1047 Bruxelles
erminia.mazzoni@europarl.europa.eu

e, p.c.:

Segreteria della Commissione per le Petizioni
ip-PETI@europarl.europa.eu

Commissione Europea
Signor Siim Kallas
Vice Presidente
200, Rue de la Loi
Berlaymont
B-1049 Bruxelles
CAB-KALLAS-WEB-FEEDBACK@ec.europa.eu

Commissione Europea
DG Mobilità e Trasporti
Direzione B - Rete dei Trasporti trans-europei
e Trasporti Intelligenti
28, Rue De Mot
B-1040 Bruxelles
jean-eric.paquet@ec.europa.eu

prof. Jan Laurens BRINKHORST
Coordinatore del Progetto Prioritario TEN-T n. 6
LJB Europe Consult
Lange Houtstraat 23c
2511 CV Den Haag, Nederland
Lj.brinkhorst@gmail.com

dalle valli No TAV, 22 Dicembre 2010

oggetto: **Richiesta di procedere ad un urgente intervento ispettivo
« europeo » presso l'Osservatorio della Torino-Lione**

I sottoscritti cittadini presentatori delle Petizioni al Parlamento Europeo n. 949/2003, n. 198/2005, n. 786/2007, 735/2008 Vi sottopongono:

- alcune riflessioni critiche sul processo decisionale in atto per l'attuazione del Progetto Prioritario TEN-T n. 6 Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Capodistria-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina,
- e la formale domanda di richiesta di procedere ad un urgente intervento ispettivo "europeo" presso l'Osservatorio della Torino-Lione per constatare la totale mancanza di documentazione politico/amministrativa a supporto dell'asserita condivisione degli Enti Locali dichiarata nel documento di Pra Catinat.

E nostra convinzione che l'istruttoria che ha portato la Commissione Europea e il Parlamento Europeo ad assumere decisioni favorevoli al mantenimento di questo progetto tra quelli prioritari e finanziabili dall'Unione Europea sia basata su una lettura fuorviante dei dati di realtà.

A questo proposito desideriamo citare la **Relazione annuale d'attività 2009-2010** per il PP6 del Coordinatore Laurens Jan BRINKHORST datata agosto 2010 che afferma, tra l'altro, a pagina 8:

2.4. Progressi istituzionali in Italia

L' "Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione" ha avviato le proprie attività nel dicembre 2006 in risposta all'opposizione al progetto da parte dei cittadini della Val di Susa. L'Osservatorio, presieduto dal sig. Virano, ha avuto un grande successo nel realizzare un processo di inclusione dopo un periodo di accesi dibattiti. La fase 1 delle attività dell'Osservatorio è terminata, come previsto, alla fine del giugno 2008.

Per rispettare tale scadenza, Lyon Turin Ferroviaire e Rete Ferroviaria Italiana hanno proposto un nuovo possibile tracciato attraverso la Val di Susa. Tale tracciato rispetta pienamente il delicato contesto ambientale del territorio e utilizza il più possibile infrastrutture già esistenti. Secondo il nuovo tracciato proposto nel giugno 2008, l'uscita della galleria internazionale si troverebbe a Susa, dove sarà costruita una stazione internazionale.

Il 28 giugno 2008 l'Osservatorio ha raggiunto un accordo chiamato "Accordo di Pracatinat". Il 29 luglio 2008 le autorità italiane preposte, riunite nel cosiddetto "Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi", hanno stabilito che l'Osservatorio continui le proprie attività dedicando una particolare attenzione a risolvere i problemi di trasporto locale dell'area, avviare attività di trasferimento modale per garantire che le strade alpine dell'area vengano liberate da 100.000 mezzi pesanti entro l'ottobre del 2011 e avviare le procedure di progettazione preliminare per la nuova linea dalla frontiera francese a Settimo Torinese.

Nell'arco del periodo di riferimento l'Osservatorio ha proseguito il proprio lavoro tecnico con i rappresentanti di tutte le parti interessate. Le attività della seconda fase dell'Osservatorio si sono concluse il 30 giugno 2010 con il trasferimento alle autorità dei progetti preliminari per la linea sul territorio italiano fino a Torino. L'accordo raggiunto dovrebbe ora essere confermato in un documento giuridicamente vincolante riguardante il nuovo tracciato. L'Osservatorio accompagnerà tutte le attività riguardanti la linea in Italia fino alla fine del 2010.

Le affermazioni contenute in questo paragrafo della citata Relazione contengono alcune falsità in quanto:

a) "L'Osservatorio, presieduto dal sig. Virano, ha avuto un grande successo nel realizzare un processo di inclusione dopo un periodo di accesi dibattiti."

Il grande successo dell'Osservatorio è un'affermazione falsa, in quanto 24 Comuni della bassa Valle Susa hanno deliberato recentemente (settembre - ottobre 2010) la loro contrarietà assoluta alla realizzarne di ogni attività di geognosi e di realizzazione del tunnel di base e di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lyon. Le relative deliberazioni dei consigli comunali sono state consegnate alla Commissione delle Petizioni del Parlamento Europeo il 18.11.2010 e alla Commissione Europea il 13.12.2010.

b) "Il 28 giugno 2008 l'Osservatorio ha raggiunto un accordo chiamato "Accordo di Pracatinat."

Questa affermazione è falsa in quanto il documento chiamato "Accordo di Pracatinat" è un testo redatto e sottoscritto dal sig. Mario Virano e non è mai stato approvato da nessuno dei Comuni della Valle Susa. Solo la grande capacità di distorcere la realtà del sig. Mario Virano unita alla incapacità di leggere la realtà di tutti coloro che hanno successivamente partecipato alla formazione delle decisioni a sostegno delle realizzazioni del PP6 può portare a credere che in Italia, a livello locale, vi sia una volontà di realizzare il PP6 nei Comuni da esso attraversato.

c) "L'accordo raggiunto dovrebbe ora essere confermato in un documento giuridicamente vincolante riguardante il nuovo tracciato."

Questa frase segnala che il Coordinatore Laurens Jan BRINKHORST mantiene dei dubbi sulla reale natura del Documento di Pracatinat.

Allo scopo di dimostrare quanto indicato nei punti **a)** e **b)**, il giorno 15 dicembre 2010 rappresentanti del Movimento No Tav, accompagnati da un legale, si sono recati presso la sede torinese dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione dove sono stati ricevuti personalmente dal Commissario Straordinario del Governo sig. Mario Virano il quale, ottemperando finalmente a quanto disposto dalla sentenza del TAR Piemonte del luglio 2008, ha messo a disposizione dei ricorrenti la documentazione relativa ai carteggi intercorsi tra Osservatorio ed Enti Locali della Valle Susa inerenti le informazioni ambientali di cui Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 195 *"Attuazione della Direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale"*.

E' subito emerso chiaramente che nella documentazione messa a disposizione non vi è alcuna traccia di quegli atti politico/amministrativi che dovrebbero dimostrare la condivisione del progetto da parte degli Enti Locali. D'altro canto i comuni già in precedenza interpellati avevano categoricamente smentito avalli formali e deliberativi in merito al cosiddetto *"Accordo di Pracatinat"*.

Viene così confermata in modo incontrovertibile la tesi sostenuta anche presso le sedi Comunitarie Europee che quanto citato in premessa nel documento di Pracatinat - e sul quale è stata costruita tutta l'incastellatura del consenso delle Amministrazioni locali alla realizzazione della Torino-Lione - non è assolutamente vero.

Il Movimento No TAV ha commentato che *"L'ispezione di questa mattina ha confermato che il documento di Pra Catinat è assolutamente privo di valore in quanto scritto e sottoscritto esclusivamente dall'arch. Mario Virano"*.

Il Commissario Straordinario del Governo si è detto disponibile, qualora emerga la necessità di approfondimenti, a mettere a disposizione del movimento No TAV anche quei documenti indicati dalla sentenza del TAR ed attualmente presso la Struttura di Missione sulla Torino Lione con sede a Roma.

Il Movimento No TAV ricorda che, essendo le *"informazioni ambientali"* parte integrante di un qualsiasi intervento sul territorio, esse riguardano a maggior ragione tutte le attività propedeutiche alla realizzazione del progetto della Torino-Lione.

Pertanto, con la presente formuliamo formale richiesta alla Commissione delle Petizioni e alla Commissione Europea affinché effettuino un urgente intervento ispettivo "europeo" presso l'Osservatorio della Torino-Lione per constatare la totale mancanza di documentazione politico/amministrativa a supporto dell'asserita condivisione degli Enti Locali dichiarata nel documento di Pracatinat.

d) Circa questo paragrafo:

3. La linea esistente tra Lione e Torino

La linea storica tra Lione e Torino è un'infrastruttura risalente per la maggior parte della sua lunghezza al diciannovesimo secolo. Uno dei maggiori ostacoli lungo il percorso è il tunnel del Fréjus. Le dimensioni antiche della galleria si sommano ad altri problemi di questa linea come l'elevata pendenza, l'elevata altitudine e le rigide condizioni meteorologiche in inverno nonché il rapido logoramento di ruote e freni del materiale rotabile in tutte le stagioni.

desideriamo smentire in modo assoluto che la descrizione dello stato della "linea storica" corrispondano alla realtà.

Anche qui siamo di fronte ad una rappresentazione totalmente falsata della realtà che ha indotto e continua ad indurre in grave errore i decisori a valle di queste affermazioni.

La linea storica (a doppio binario alimentata in corrente continua a 3 Kv) è stata appena ammodernata, negli anni '70 del XX secolo è stato completato il raddoppio della linea da Torino a Modane con il nuovo binario di salita che ha una pendenza del 5 per mille inferiore a quella di discesa ed ha la stessa geometria delle altre ferrovie di valico delle Alpi escluso il nuovo tunnel di base del Lötschberg.

Le dimensioni delle gallerie sono adeguate allo standard B1.

L'elevata altitudine e le rigide condizioni meteorologiche non hanno mai generato problemi di transito imputabili alla linea (tutti gli scambi sono riscaldati e non subiscono problemi né per la neve né per il gelo), altro discorso è quello relativo al materiale rotabile circolante che in alcuni casi è inadatto.

La potenzialità della linea storica nell'attraversamento del tratto alpino transfrontaliero è quattro volte superiore (in tonnellate) alla richiesta dell'anno 2010.

Per terminate ci dispiace che al prof. Laurens Jan BRINKHORST siano stati fornite dai responsabili con i quali è entrato in contatto molte informazioni così scarsamente aderenti alla realtà da condurlo a descrivere in modo fuorviante la situazione del progetto PP6 e di conseguenza la sua realizzabilità.

Siamo tuttavia convinti che egli saprà rispondere ai suoi *fornitori* con la moneta che essi meritano per averlo fuorviato.

Restiamo in attesa di conoscere le Vostre decisioni e Vi inviamo distinti saluti.

I firmatari delle Petizioni No TAV al Parlamento Europeo:

Alberto Perino - Petizione n. 949.2003

Alberto.Perino@poste.it

Marco Tomalino - Petizione n. 198.2005

mar.malino@tiscalinet.it

Paolo Prieri - Petizione n. 786.2007

paolo.prieri@mayombe.eu

Alberto Veggio - Petizione n. 735.2008

albertoveggio@yahoo.it

Remo Castagneri - Petizione n. 735.2008

remo.castagneri@alice.it