



FEDERAZIONE NAZIONALE PRO NATURA

Via Pastrengo 13
10128 Torino
Tel. 011.5096618
Fax 011.503155
E-mail: info@pro-natura.it

Anticipata a mezzo posta elettronica

19 giugno 2014

Al Presidente del Consiglio
Dott. Matteo Renzi
Palazzo Chigi
Piazza Colonna 370
00187 ROMA

centromessaggi@governo.it

Egregio Presidente,

Dopo le recenti e non inattese incriminazioni per tangenti legate ai lavori dell'Expo di Milano e del Mose di Venezia, abbiamo molto apprezzato il Suo fermo invito a segnalare alle Procure presunti comportamenti in violazione alle norme di corretta gestione dei progetti pubblici.

Purtroppo siamo costretti a richiamare la Sua attenzione su una serie di questioni legate al progetto di linea Alta Velocità ferroviaria Torino-Lione.

Negli ultimi anni Pro Natura Piemonte, a nome proprio o unitamente ad altre Associazioni, ha inviato alla Procura di Torino sei esposti connessi all'esecuzione dei lavori propedeutici alla costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione riguardanti:

1. L'illegittimità delle recinzioni, in parte perchè poste su un'area archeologica esterna al progetto, in parte per difformità del progetto stesso (2 settembre 2011).
2. L'illegittimità dell'accesso del cantiere direttamente dall'autostrada e in galleria (25 gennaio 2012).
3. Il danneggiamento del patrimonio archeologico nazionale nel sito della Maddalena del Chiomonte (25 febbraio 2012, con il WWF).
4. L'avvio dei lavori del cantiere del tunnel geognostico della Maddalena di Chiomonte in assenza del progetto esecutivo che avrebbe dovuto recepire n. 131 tra prescrizioni e raccomandazioni imposte dalla delibera del C.I.P.E. n. 86 del 18.11.2010, recepimento previsto quale condizione di efficacia della delibera citata (vedi art. 1.3 *"Le prescrizioni cui resta subordinata l'approvazione del progetto, proposte dal Ministero delle infrastrutture"*); la predetta delibera C.I.P.E. obbligava altresì la medesima LTF a comunicare tale adempimento (la stesura del progetto esecutivo prima dei lavori) al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con obbligo di quest'ultimo a darne comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE, come si legge al punto 4.2 della delibera stessa: *"Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE"*. Orbene tutto ciò mai è avvenuto e lo stesso Sottosegretario di Stato, Ghirlanda, in risposta ad una interpellanza urgente al Senato (Resoconto stenografico della seduta Senato n. 023 del 16/05/2013) ha parzialmente ammesso che il progetto esecutivo non era stato predisposto prima dell'inizio dei lavori. La stessa Presidenza del Consiglio dei



Associazione riconosciuta
con decreto del Ministero dell'Ambiente
del 20 febbraio 1987
Codice Fiscale 03890800372
C/C postale 36470102

Ministri – DIPE, interpellata su quanto disposto dal citato art. 4.2 della delibera C.I.P.E. 86/2012, ha ammesso, in data 24.5.2013, che non è pervenuta alcuna comunicazione a riguardo.

5. L'omissione da parte della Commissione di VIA del Ministero dell'Ambiente di prescrizioni e di un piano di controlli per la presenza di amianto nella prevista galleria di 14,5 Km all'interno della Collina morenica fra Rivoli e Avigliana (15 marzo 2013).

6. L'inosservanza delle prescrizioni 5 e 28 della delibera del CIPE in data 18.11.2010 relativa al tunnel geognostico di Piemonte riguardanti *“la difesa del cantiere dalla possibile caduta di massi dal versante roccioso soprastante la zona”* (l'esposto, sottoscritto anche da Legambiente Piemonte, oltre che alla Procura è stato inoltrato a vari organismi fra i quali il Gruppo specializzato per la sicurezza del Lavoro in data 22 maggio 2013).

Per quanto riguarda i primi 5 esposti non risulta che da parte della Procura siano stati assunti provvedimenti conseguenti, mentre per il sesto esposto si è avuta l'incriminazione dei Presidenti di Pro Natura Piemonte e Legambiente Piemonte per *procurato allarme*.

In conclusione, a parere degli scriventi, si ravvisa un duplice comportamento da parte della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Torino:

1. Una evidente ripetuta presa di posizione a favore dei proponenti il progetto.
2. La mancata assunzione, nei confronti di chi attua le varie fasi del progetto, di provvedimenti conseguenti alle segnalazioni di coloro che ne contestano la validità, con atteggiamenti di tipo punitivo nei confronti di chi segnala irregolarità, come dimostra l'incriminazione dei Presidenti di Pro Natura e Legambiente Piemonte e del tecnico del Comune di Chiomonte.

Altri esposti sono stati presentati, per competenza, alla Procura di Roma.

Qualora interessi, possiamo fornire copia di tutti i documenti.

Segnalazioni in merito ai costi di competenza dell'Italia nella realizzazione del progetto sono state inviate alla Corte dei Conti (Sezione del controllo sugli Enti) di Roma e alla Corte dei Conti, Procura generale del Piemonte.

Purtroppo, e questo è avvilente, non sono giunte comunicazioni, nemmeno dell'eventuale archiviazione, come previsto dalle normali procedure.

E' necessario fare chiarezza su certe informazioni “ufficiali”

Ci permettiamo anche richiamare l'attenzione su informazioni a nostro giudizio non veritiere che sono state recentemente diffuse da responsabili della realizzazione del progetto.

Ci sembra il caso di riprendere il titolo di “Le Monde” del 1998 (Torino-Lione: si vede “la fine del tunnel”), quando una serie di perizie e decisioni negative facevano ormai presagire l'abbandono del progetto. Poi, a marzo del 1998, ci fu il terribile incidente nel traforo autostradale del Monte Bianco, la sua strumentalizzazione e la storia cambiò radicalmente corso. Il richiamo è d'obbligo perchè, a meno di eventi straordinari, questa volta il progetto di linea Alta Velocità Torino-Lione ha davvero imboccato la via del tramonto, a dispetto delle notizie (non vere) che i promotori fanno raccontare a giornali, radio e televisioni.

Questa la situazione dei lavori fatti: è ormai passato quel 31 dicembre 2013, che era il termine originario del programma cofinanziato dall'Unione Europea per il periodo 2007-2013 e, anche se non è ancora disponibile il dato definitivo del 2013, si può fare una valutazione con buona approssimazione.

Il programma prevedeva di realizzare lavori per una spesa di 2 miliardi e 90 milioni di euro entro la fine del 2013; in realtà sono stati realizzati lavori per meno di 300 milioni di euro, quindi meno del 15% rispetto a quanto previsto. C'è stata poi una proroga di due anni con la decisione europea del 5 marzo 2013 (conosciuta solo circa due mesi fa grazie a un paziente lavoro di ricerca del Movimento No TAV, ma sconosciuta agli stessi Parlamentari europei) che riduce il finanziamento da 672 milioni di euro a 395 milioni di euro. Ma neppure questo

programma ridotto potrà essere completato e alla fine del 2015 risulterà utilizzato solo un quarto del famoso finanziamento: il resto è da considerare perduto.

In questo quadro diventano ancora peggiori le notizie sul prossimo finanziamento: l'Unione Europea ha già pubblicato i criteri secondo cui intende suddividere gli 11 miliardi e 900 milioni di euro disponibili per il periodo 2014-2020 (2022 con la proroga) tra i 28 Stati, in base al numero di progetti presentato da ciascuno Stato. All'Italia, per i progetti presentati su tre diversi corridoi sono assegnabili 616 milioni di euro al massimo.

Tenendo conto che il traforo del Brennero farà la parte del leone nella suddivisione dei fondi, per il tunnel di base della Torino-Lione rimarrà un contributo massimo di 35 milioni di euro l'anno, pari al 4% del costo del tunnel di base e non il 40% chiesto dal Primo Ministro francese Hollande per proseguire i lavori. Infatti il nuovo documento è chiaro: ai progetti può essere dato anche il 40% di contributo, ma sempre nell'ambito della cifra assegnabile a ogni singolo Stato. Nella sostanza conviene fare opere piccole, altrimenti si hanno contributi piccolissimi.

La Società che gestisce gli attuali lavori ha fatto recentemente dei proclami, che gli "organi d'informazione" hanno amplificato, ma in realtà la Francia non ha ancora messo a bilancio la quota a suo carico per il 2014 e il 2015; inoltre, quando si vedrà che il contributo europeo è veramente esiguo, occorrerà reperire le risorse finanziarie che non vengono erogate dall'Europa. L'Italia, con il Governo Monti, ha stanziato queste risorse, da cui ha però già fatto due prelievi; occorrerà vedere se l'attuale Governo riuscirà a reintegrare i fondi man mano che le previsioni di bilancio renderanno necessaria la previsione di spesa.

"Les Echos", in un recente articolo, è ancora più drastico: l'Agenzia interministeriale francese incaricata di assegnare le coperture economiche alle infrastrutture non ha inserito la Torino-Lione nell'elenco dei cantieri da finanziare dal 2014 al 2030. Rimane poi da finanziare la tratta francese, per la quale è stato riservato il corridoio, ma non i fondi. Anche per l'Italia la tratta nazionale va male: il progetto è fermo a Roma da tre anni, perchè non si riesce a trovare la copertura finanziaria. E' importante citare la relazione del Coordinatore europeo ai trasporti, Brinkhorst (anche questa acquisita recentemente dal Movimento No TAV) secondo cui l'arteria principale per il trasporto delle merci sarà la linea attuale, facendo così cadere uno dei più forti elementi di propaganda della nuova linea.

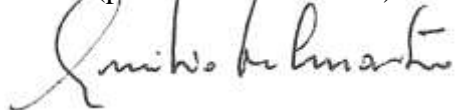
Per quanto riguarda i lavori in atto al cantiere della Maddalena di Chiomonte la situazione non può essere definita positiva: a fine giugno si compiono 18 mesi dall'inizio dei lavori, che avrebbero dovuto concludersi con lo scavo del tunnel geognostico in 36 mesi complessivi. Ma a metà del tempo previsto lo scavo eseguito non raggiunge i 1000 metri, su una lunghezza complessiva di 7.550 metri e i tratti con le rocce più dure devono ancora venire.

In Francia la famosa galleria propagandata come i "*dieci chilometri che sono un inizio del tunnel di base*", in realtà, nella citata Decisione dell'Unione Europea del 5 marzo 2013, risulta solo una galleria esplorativa e la lunghezza non potrà essere superiore a tre chilometri, traguardo che resta comunque un miraggio se si pensa di concludere i lavori nel 2015, in quanto tali lavori inizieranno solo nel 2015, dopo tre anni di modifiche e rinvii.

Negli anni successivi al 2015 la reperibilità dei finanziamenti dovrà seguire le decisioni dell'Unione Europea e di conseguenza Italia e Francia dovranno assumere il quasi totale carico dei finanziamenti per eseguire tutti i lavori.

Ringraziamo vivamente per l'attenzione che ci auguriamo verrà riservata a questa nostra segnalazione, presentata nel più puro spirito collaborativo e porgiamo distinti saluti.

Il Coordinatore di segreteria
(p.i. Emilio Delmastro)



Il Presidente
(prof. Mauro Furlani)

