

## **L' OSSERVATORIO PER LA NUOVA LINEA TORINO-LIONE:**

### **il confronto democratico e le rappresentanze territoriali.**

dicembre 2013

#### ***Le polemiche strumentali e la verità dei fatti.***

*L'opposizione alla Nuova Linea Torino-Lione ha imboccato nell'ultimo periodo due preoccupanti derive, diverse tra loro ma in qualche modo complementari:*

- *da un lato quella della violenza sostenuta da farneticanti disquisizioni sulla legittimità dei sabotaggi e sul diritto alle intimidazioni agli operai ed alle imprese, in base ad una valutazione unilaterale sui lavori che sarebbero accettabili e quelli che invece sarebbero impunemente boicottabili. Tale giudizio è avvocato a sé da una casta antagonista che si autoproclama rappresentativa di un intero territorio, portavoce di una complessa collettività plurale e che si ritiene autolegittimata a dettare i valori a cui tutti dovrebbero uniformarsi;*
- *dall'altra c'è la componente "negazionista" secondo cui il percorso democratico di confronto con i legittimi rappresentanti delle comunità locali non ci sarebbe stato né ci sarebbe, gli atti di concertazione sarebbero inesistenti quando non addirittura truffaldini, (a partire dall'Accordo di Pracatinat), negando così non solo i fatti e la loro convalida istituzionale, ma anche l'inequivocabile rilievo mediatico che ne ha accompagnato il manifestarsi . Questa tesi vittimistica è fatta propria da alcuni intellettuali famosi ma disinformati, secondo cui, ad esempio, l'Osservatorio avrebbe escluso i portatori di opinioni contrarie costringendo questi ultimi all'esercizio dell'illegalità per poter "essere ascoltati".*

*Queste indiscutibili falsità impongono una loro dettagliata confutazione, con il richiamo puntuale di avvenimenti e date, in primo luogo per il fondamentale ripristino della verità dei fatti e dei comportamenti, ma anche per tutelare l'onorabilità e l'impegno istituzionale e scientifico di tutti i rappresentanti dei territori, degli enti, e della cultura che da sette anni lavorano settimanalmente nell'Osservatorio con dedizione personale (anche dopo il venir meno di ogni forma di contributo o rimborso delle spese per il loro impegno).*

## **Premessa.**

Questa nota descrive sinteticamente il **processo democratico** che ha accompagnato, con il **contributo di tutti quelli che hanno accettato il dialogo**, pur da posizioni differenti, l'abbandono dell'originario progetto contestato ed il **rifacimento integrale del progetto della nuova linea Torino-Lione in Italia** con tracciato (in sponda destra anziché in sponda sinistra della Dora), caratteristiche tecniche, modalità realizzative, risparmio nell'uso del suolo, garanzie ambientali, ubicazione e tipologie dei cantieri, ecc. totalmente nuovi e che **nulla hanno in comune con il vecchio progetto**. La nota riassume i fatti, richiama i passaggi istituzionali e spiega la differenza tra **esclusioni** (mai avvenute) e presa d'atto di **autoesclusioni** (liberamente decise) di soggetti che hanno scelto di disertare quegli organismi **straordinari**, in primo luogo **l'Osservatorio**, istituiti per facilitare ed accrescere le opportunità di confronto, pur lasciando del tutto operanti gli istituti e gli strumenti **ordinari** previsti dalla legge.

## **LE SEDI STRAORDINARIE E ORDINARIE PER IL CONFRONTO DEMOCRATICO.**

Dopo gli scontri di Venaus del dicembre 2005 il Governo decise di ritirare il contestato Progetto della nuova linea ferroviaria in sponda "Sinistra Dora", di istituire una nuova sede politica **straordinaria** denominata "**Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi**" ed un nuovo **straordinario** strumento tecnico, **l'Osservatorio**, per approfondire le questioni operative.

Questi **nuovi strumenti di confronto e di dialogo** sono stati pensati come **aggiuntivi** rispetto a quelli **ordinari** previsti dalla legislazione per tutti gli interventi sul territorio nazionale: **Conferenze di Servizi e Valutazione di Impatto Ambientale**. Quindi si tratta di un **allargamento delle opportunità di confronto** senza nulla togliere rispetto a quanto è normalmente previsto in Italia per l'esame, la discussione, le decisioni e la realizzazione di opere infrastrutturali.

## **IL TAVOLO ISTITUZIONALE DI PALAZZO CHIGI (TAVOLO POLITICO)**

**Il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi**, denominato anche **Tavolo Politico**, dal 2006 si è riunito **sette volte** per definire i vari passaggi con le Comunità Locali, valutare il lavoro dell'Osservatorio, aggiornandone di volta in volta il mandato e gli obiettivi. A conferma del suo elevato valore istituzionale è presieduto dal Presidente del Consiglio (o dal Sottosegretario alla Presidenza) con i sei Ministri dei dicasteri interessati, i rappresentanti dei territori (Regione, Provincia, Comuni), i promotori del progetto (la società binazionale LTF), i rappresentanti della CIG (la Commissione Intergovernativa italo-francese), le Ferrovie dello Stato (RFI e Trenitalia).

## **L'OSSERVATORIO TECNICO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE**

**L'Osservatorio** è costituito da tecnici in rappresentanza degli stessi soggetti che siedono al Tavolo Istituzionale, a cui risponde periodicamente sulla base dei mandati ricevuti. L'Osservatorio ha iniziato il suo lavoro il **12 dicembre 2006** ed ha tenuto, ad oggi, **221 sessioni di lavoro**, pressoché settimanali, con oltre **300 audizioni** di cui circa **70 internazionali**. Tale attività è integrata ed articolata da **12 Gruppi di Lavoro** su temi specifici per ulteriori **50 sessioni di lavoro**.

È una esperienza di confronto unica in Italia e con pochi esempi comparabili in Europa, che vede l'impegno dei rappresentanti di **33 Amministrazioni locali** (compresa la **Città di Torino**), della **Provincia** e della **Regione** e di tutti i soggetti interessati : LTF ed RFI, Ministeri, ARPA, Agenzia per la Mobilità Metropolitana, specialisti in vari campi di attività, équipes tecniche delle Progettazioni Preliminari e Definitive, nonché esperti e portatori di interesse di particolare rilievo (SITO, Coldiretti, ecc) in qualità di invitati permanenti.

L'attività tecnica dell'Osservatorio si è sviluppata nel tempo in **quattro Fasi** secondo i progressivi mandati ricevuti dal Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi.

- **LA PRIMA FASE (12 dicembre 2006/29 luglio 2008)**

L'attività iniziale dell'Osservatorio si è concentrata sulle risposte ai **quattro quesiti** posti dalle Amministrazioni locali, secondo un'agenda concordata preventivamente con **tutti i Sindaci** (con la dura opposizione dei Comitati No Tav) il 23 novembre 2006 a Bussoleno: **1)** la capacità della Linea Storica; **2)** la domanda di traffico sull'intero arco alpino; **3)** le peculiarità del nodo di Torino; **4)** le alternative di tracciato in Val di Susa.

Tale lungo lavoro è stato progressivamente pubblicato nei primi **6** dei **9 Quaderni** dell'Osservatorio, ed è sintetizzato nell'**Accordo di Pracatinat** del 28 giugno 2008, socializzato poi il giorno successivo, domenica 29 giugno, nell'incontro indetto dal Prefetto di Torino con **tutti i Sindaci** di tutti i territori (interessati e/o interessabili dalla Torino-Lione in Italia). Tutte le risultanze sono state quindi portate al **Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio 2008**, con la partecipazione di **tutti i Sindaci** delegati in rappresentanza dei vari territori e dei diversi orientamenti, previo incontro collegiale al **Quirinale con il Presidente della Repubblica**. Il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi ha quindi validato l'operato dell'Osservatorio assegnandogli un nuovo mandato: garantire **l'impostazione** unitaria del Progetto Preliminare e la relativa **governance** sia per la tratta comune che per quella nazionale (secondo i capisaldi dell'"Accordo di Pracatinat").

- **LA SECONDA FASE (23 settembre 2008/4 febbraio 2009).**

L'attività di questa fase, che segue il periodo dedicato alle risposte preliminari al territorio, ha per oggetto il nuovo mandato operativo dell'Osservatorio per l'impostazione del progetto; si articola in **16 Riunioni plenarie**, **11 Audizioni nazionali**, **2 Audizioni internazionali**, **4 incontri di verifica con tutti i Sindaci** e consiste nella **"progettazione della Progettazione"** sintetizzata in **Sette Specifiche Progettuali** che diventano **prescrizioni di gara** fatte proprie da **LTF** ed **RFI** per la scelta dei rispettivi progettisti, unificando così le "regole di ingaggio" per le due diverse équipes e le due diverse procedure. Tali risultanze sono state presentate e discusse il 4 febbraio 2009 in Prefettura con **tutti i Sindaci**, alla presenza del **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

- **LA TERZA FASE (17 febbraio 2009/25 giugno 2010).**

I lavori dell'Osservatorio si concentrano sulla messa a punto del tracciato della nuova linea che i progettisti devono sviluppare: inizia con **53 Riunioni** di cui **13 Audizioni nazionali, 3 Audizioni internazionali e 9 incontri di verifica con gli Amministratori locali.**

Gli studi per la ricerca del tracciato migliore hanno comportato la necessità di esaminare un gran numero di alternative comparate e valutate con analisi multicriteria e attraverso un confronto serrato con gli interlocutori del territorio. Ciò ha comportato inizialmente la necessità di coinvolgere un grande numero di Comuni che poi, nel tempo, si sono ridotti man mano che si riducevano le opzioni di tracciato, fino all'individuazione della scelta finale.

In questa fase è di particolare rilievo **l'approvazione unanime il 24 novembre 2009**, da parte di tutti i membri dell'Osservatorio, (compresi quelli espressione delle posizioni contrarie alla Nuova Linea Torino-Lione), del **Piano dei Sondaggi** sulla tratta nazionale ed internazionale, con le 24 firme in calce al documento da parte di tutti i membri di diritto dell'Osservatorio (all. 2) tra cui, in particolare, i rappresentanti della "Conferenza dei Sindaci della Comunità Montana Bassa Valle di Susa" (oltre quelli della Comunità Montana Alta Valle, della Val Sangone e dei Comuni dell'Area Metropolitana di Torino).

#### **I CAMBIAMENTI DELLA COMPOSIZIONE DELL'OSSERVATORIO NEL 2010.**

Fino a **tutto il 2009** l'Osservatorio ha dunque al proprio interno tecnici espressione di **tutte** le Amministrazioni locali ricadenti nei sei ambiti territoriali interessati e/o interessabili dalle diverse opzioni di tracciato: **1)** la Città di **Torino**, **2)** l'ambito **metropolitano** (da Settimo Torinese ad Orbassano) **3)** l'ambito **morenico di Rivoli**, **4)** la **Val Sangone**, **5)** la **Bassa Valle di Susa** e **6)** l'**Alta Valle di Susa**.

La decisione della Regione Piemonte di accorpate, nel quadro di un riordino generale degli assetti istituzionali, le 3 Comunità Montane (**la Val Sangone, la Bassa Valle di Susa e l'Alta Valle di Susa**) in una sola, ha mutato in modo significativo gli assetti politici di questo ente. L'elezione di secondo grado degli organi di governo della unificata nuova Comunità Montana, ha determinato nuovi equilibri politici di maggioranza con un ruolo determinante della componente No Tav ed un conseguente cambio di orientamento, comunicato in Osservatorio dal **neo eletto Presidente il 7 gennaio 2010**, sintetizzabile nei seguenti quattro punti: **a)** rifiuto di confermare i precedenti rappresentanti in seno all'Osservatorio; **b)** rifiuto di accettarne la temporanea "*prorogatio*" (proposta da Provincia e Regione); **c)** contestuale rifiuto di nominarne di nuovi; **d)** rifiuto di considerare vincoli da rispettare le scadenze poste dalla Commissione Europea per gli adempimenti finalizzati al finanziamento dell'opera. Questa decisione del nuovo vertice della Comunità Montana (che avrebbe provocato *l'impasse* operativo dell'Osservatorio) ha indotto il giorno stesso il **Governmento** a chiedere alla **Regione Piemonte** e alla **Provincia di Torino** di condurre congiuntamente una **consultazione tra tutti i Comuni** per ridefinire il quadro delle partecipazioni locali nell'Osservatorio e, successivamente, al Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi. Tale ricognizione da parte dei due maggiori Enti territoriali iniziata il **12 gennaio 2010** è stata conclusa il **15 gennaio** dopo aver consultato **tutti i Sindaci** dei territori. Conseguentemente il **17 gennaio 2010** la Regione e la Provincia hanno inoltrato al Governo la proposta della "**Rappresentanza Territoriale dei Comuni che hanno dichiarato di voler aderire ai lavori dell'Osservatorio**", indicando i rispettivi tecnici incaricati, prendendo nel contempo atto di quelli **autoesclusi** in base al dichiarato rifiuto di partecipare a qualunque attività per "il miglior progetto possibile" per un'obiezione contro l'opera "a prescindere".

Nel documento<sup>1</sup> è inoltre chiaramente specificato che la partecipazione all'Osservatorio non costituisce obbligo ed impegno per le amministrazioni e pertanto ***"l'adesione ai lavori dell'Osservatorio lascia comunque alle amministrazioni aderenti la facoltà di poter discrezionalmente esprimersi sulla progettazione preliminare"***.

Da quel momento tutta l'attività progettuale prosegue con l'apporto attivo dei **33 Comuni** aderenti sui **50 aventi diritto**: ai **17 autoesclusi** è comunque garantita la possibilità di partecipare ai lavori **in qualunque momento**. Tale opportunità è stata reiterata ogni volta, al cambio di amministrazione a seguito di elezioni, (come ad es. è avvenuto con il comune di Avigliana nel luglio 2012).

---

- **LA QUARTA FASE (27 luglio 2010 / tuttora in corso).**

Questa fase dei lavori dell'Osservatorio inizia dunque (con il nuovo assetto uscito dalla consultazione regionale-provinciale) con il **"Fasaggio"** dell'intera linea in Italia, a partire dalla Sezione Transfrontaliera della Parte Comune (secondo le sollecitazioni della CIG e del MEF) e la **governance** del Progetto Definitivo con **6 incontri di verifica con gli Amministratori locali**.

Tale attività viene validata dal **Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 3 maggio 2011**. Altro tema di grande rilievo trattato nel corso di 15 mesi di lavoro è stata **l'Analisi Costi Benefici**. Questa **ACB** è stata condivisa con gli esperti, anche internazionali e di parte francese, che hanno operato sul progetto ed è stata pubblicata integralmente sul **"Quaderno N. 8"** dell'Osservatorio con tutti gli studi, i confronti e i contraddittori pervenuti, con le conclusioni condivise ed i punti non condivisi. Il complessivo lavoro

---

<sup>1</sup> Documento di Regione Piemonte e Provincia Torino del 17 gennaio 2010, redatto su incarico del Governo (Presidenza del Consiglio), dopo una ampia consultazione con tutti i Sindaci dei Territori interessati, dal titolo Rappresentanze Territoriali dell'Osservatorio della nuova linea ferroviaria Torino-Lione - Criteri per la designazione, Rappresentanze territoriali, Composizione dell'osservatorio e rappresentanze designate, Specificazioni sul ruolo e sulle attività dell'Osservatorio.

dell'ACB è stato poi presentato e discusso ufficialmente a **Roma il 26 aprile 2012** al Parlamentino del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza del **Ministro dello Sviluppo Economico**, dei rappresentanti del territorio, di esponenti del mondo universitario, della ricerca e della stampa specializzata.

Il Progetto Definitivo della Sezione Transfrontaliera è comprensivo del Progetto della Stazione Internazionale di Susa, risultante dal **Concorso Internazionale di Architettura** (vinto da Kengo Kuma).

L'intero Progetto è stato presentato pubblicamente a Roma al **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 31 gennaio 2013** con la partecipazione dei vertici ministeriali e delle Ferrovie, di qualificati esponenti del mondo economico ed universitario, nonché delle rappresentanze del territorio e della stampa specializzata; analoga presentazione è stata replicata a **Susa nel Castello della Contessa Adelaide il 16 febbraio 2013**, presenti Amministratori e cittadini favorevoli e contrari alla Torino-Lione.

Infine, a partire dal giugno 2012, l'Osservatorio ha iniziato ad elaborare il progetto di sviluppo dell'intera Valle, denominato **Smart Susa Valley**, basato sull'obiettivo di utilizzare una quota dei fondi previsti dalla vigente normativa "in conto compensazioni" (per i territori interessati dalla realizzazione di opere infrastrutturali) per promuovere investimenti aggiuntivi, attivabili attraverso una leva di co-finanziamento di fondi strutturali europei di nuova generazione nell'orizzonte 2014-2020. Il progetto definisce le priorità di sviluppo della Valle secondo quattro assi: **Smart Mobility, Smart Energy, Smart Building e Smart Environment**; l'identificazione dei progetti prioritari è stata condivisa come linee guida iniziali con **tutti i Sindaci del territorio**, compresi quelli contrari al progetto, in una riunione plenaria svoltasi **in Regione il 18 giugno 2012** alla presenza dei Presidenti di Regione e Provincia.



Successivamente il progetto Smart Susa Valley è stato meglio definito in Osservatorio con il concorso di numerosi operatori di settore pubblici e privati; infine, Smart Susa Valley è stato finalizzato presso il **Ministero dello Sviluppo Economico** ed è diventato uno dei **progetti pilota** entrati a far parte del **Piano Azione Coesione del Ministero**.

In anticipazione di Smart Susa Valley il **15 gennaio 2013** è stato avviato (Provincia di Torino e Sitaf) il Progetto **Smart Digital Valley** ovvero "Tav: la Valle di Susa senza divario digitale", per mettere a disposizione dei comuni della Valle la dorsale in fibra ottica realizzata nell'ambito dell'autostrada A32; sempre in attuazione del progetto il **15 luglio 2013** è stata presentata al **Ministro dello Sviluppo Economico**, in occasione dell'avvio del nuovo elettrodotto interrato Italia-Francia la proposta di costituzione per la valle di un'area speciale con costi di energia elettrica significativamente ridotti per le aziende locali.

#### **LE ALTRE SEDI DI CONFRONTO ISTITUZIONALE**

Va sottolineato che il confronto con tutti gli interlocutori istituzionali, anche quelli che hanno rifiutato di partecipare all'Osservatorio, **nessuno escluso**, è comunque proseguito con tutti e su tutti i temi del Progetto nelle **Conferenze dei Servizi** promosse ai sensi di legge dalla Regione Piemonte: **a)** il 18/05/2011 ed il 16/04/2012 per il Progetto Preliminare della Tratta Nazionale; **b)** il 06/10/2010 e 10/03/2011 per il Progetto Preliminare della Tratta Internazionale; **c)** il 28/05/2013 per il Progetto Definitivo della Tratta Internazionale (I° Fase); analogamente ha operato la **Struttura Tecnica di Missione** la cui riunione di **Conferenza di Servizi si è tenuta a Roma il 13 giugno 2013** con la partecipazione anche dei Comuni contrari alla nuova linea e della Comunità Montana.

Circa poi la reiterata richiesta-lagnanza che il Governo voglia prendere atto e conoscere le tesi degli oppositori della Torino-Lione, si ricorda che sul **sito di Palazzo Chigi**, unico caso in Italia, sono state ospitate **tutte le argomentazioni NoTav** veicolate dalla **Comunità Montana** e che tali tesi sono state poi **analiticamente controdedotte** una ad una in data **21 aprile 2012**, dando la massima pubblicità a tale confronto.

### **GALLERIA GEOGNOSTICA DE "LA MADDALENA"**

**L'Osservatorio** ha accompagnato, in stretto rapporto con **l'Amministrazione Comunale di Chiomonte**, dapprima il Progetto e poi la cantierizzazione della **galleria geognostica de "la Maddalena"**. Dall'approvazione l'11 maggio 2010 del documento *Considerazioni dell'Osservatorio Torino-Lione sul Progetto e il SIA della galleria geognostica de "la Maddalena" nel Comune di Chiomonte*, l'Osservatorio Tecnico ha approfondito in numerose riunioni il tema del cantiere geognostico (6 aprile 2010 ) ha discusso e approvato il *"Piano di Monitoraggio ambientale galleria geognostica de "la Maddalena"*, lo *"Studio di impatto ambientale galleria geognostica de "la Maddalena"* (13 aprile 2010), il *"Piano di Monitoraggio – Ambiente Idrico"* (4 maggio 2010).

L'Osservatorio ha seguito le diverse fasi della **Conferenza di Servizi tunnel geognostico di Chiomonte** (23/6/2010, 6/7/2010, 21/9/2010) fino all'approvazione ed al finanziamento del progetto da parte del CIPE il 18/11/2010 (G.U. del 6/4/ 2011).

Si ricorda che all'inizio del 2011 l'area è stata occupata dalle frange più radicali del Movimento No Tav e, di fatto, sottratta al controllo dello Stato (con l'unilaterale sospensione del trattato di Schengen): sono i giorni della proclamazione della cosiddetta **"Libera Repubblica della Maddalena"** ,poi riconquistata alla legalità ed alla sovranità dello Stato. Da allora Chiomonte ed il suo cantiere sono diventati il simbolo dello scontro tra le frange estreme del Movimento No Tav decise ad impedire ad ogni costo l'avvio dell'opera (e del cantiere) e le Istituzioni (**Comune, Provincia, Regione e Stato**) impegnate a dare attuazione ad una decisione nazionale ed internazionale.

Successivamente, ristabilito l'ordine democratico e l'agibilità dei luoghi, il cantiere ha sviluppato il programma dei lavori in anticipo sul calendario convenuto e la cosiddetta "talpa" ,ovvero la **fresa TBM**, è regolarmente arrivata per parti (con oltre cento tir), è stata assemblata, introdotta nella porzione di galleria realizzata in precedenza (con tecnica tradizionale) pronta per lo scavo meccanizzato. Intanto il tema delle garanzie ambientali è stato affinato con sempre maggiore efficacia, grazie anche ad una interazione sempre più stretta con l'ARPA Piemonte (utilizzando l'esperienza di Chiomonte anche come test per i futuri interventi a Susa) e, nelle more della definizione del nuovo assetto a regime, ha preso avvio il **Servizio Ferroviario Metropolitano** con la **linea 3** come anticipazione della futura **Metropolitana di Valle**.

---