

# TRIBUNALE PERMANENTE DEI POPOLI

Sessione di Torino, 5 - 8 novembre 2015

## Testimonianza al TPP di Paolo Prieri, 5 novembre 2015

Le Istituzioni dell'Unione Europea negate ai cittadini

---

### 1. - La premessa

L'Unione europea decise nel 1996<sup>1</sup> che la rete ferroviaria TEN-T avrebbe dovuto permettere l'uso ottimale delle capacità esistenti, essere interoperabile in tutti i suoi elementi ed essere economicamente sostenibile.<sup>2</sup>

Con il tempo questo lodevole intento si è trasformato in un multimiliardario mega progetto infrastrutturale imposto ai cittadini.<sup>3</sup>

I soggetti promotori<sup>4</sup> italiano e francese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, uno dei 30 progetti prioritari TEN-T, allo scopo di aumentare la probabilità della sua realizzazione, hanno messo in atto un'assillante azione di lobby verso i Governi francesi e italiani, e soprattutto verso l'Unione europea garante dell'*argomentario di vendita* del progetto e determinante sostegno economico attraverso il dono del 40% dei costi certificati.

La Commissione Europea, attraverso il Commissario ai Trasporti Violeta Bulc sostiene di attribuire grande importanza alle opinioni di tutti i portatori di interesse ai progetti TEN-T e ha lanciato sul suo sito delle consultazioni via internet.

Si tratta di sondaggi a risposta aperta che non hanno mai animato un vero dibattito nell'opinione pubblica.

Le risposte a quella del maggio 2010<sup>5</sup> sono state quasi 900, per la gran parte spedite da autorità pubbliche e organizzazioni iscritte nel registro ufficiale europeo delle lobby<sup>6</sup>.

Solo otto singoli cittadini e associazioni di cittadini hanno inviato il loro parere.

Nessuna relazione contenente un'analisi ragionata del risultato del sondaggio è mai giunta a chi ha partecipato al sondaggio, come chi vi parla.

Come più oltre dimostro, le lobby<sup>7</sup> che promuovono i corridoi ferroviari europei dispongono di ben altri mezzi per influenzare nel dettaglio la produzione legislativa europea, come per esempio i Regolamenti TEN-T e CEF<sup>8</sup>, ossia le basi legali della rete transeuropea dei trasporti e del meccanismo economico per finanziare le grandi opere.

### 2. - L'obiettivo europeo dei cittadini oppositori

I cittadini oppositori ad una Grande Opera Inutile ed Imposta come la Torino-Lione hanno cercato il dialogo con le Istituzioni europee, auspicando di trovare l'ascolto previsto dalla Convenzione di Aarhus<sup>9</sup> del 1998

---

<sup>1</sup> Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv:l24094>. Nell'allegato III di questa decisione è citata la Torino-Lione.

<sup>2</sup> Consultazione con gli *stakeholders* della Commissione europea, settembre 2010 <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=7309>

<sup>3</sup> **La Commissaria Europea ai Trasporti** Violeta Bulc ha presentato al Parlamento Europeo il 13 ottobre 2015 lo stato dell'arte delle iniziative TEN-T – CEF: 2000 progetti con un fabbisogno di €700Mld. all'orizzonte 2030 <https://www.youtube.com/watch?v=VcK3JByWHB8>

<sup>4</sup> Tra i quali possiamo citare: in Italia il Comitato Promotore per la Direttrice Europea Transpadana (già Transpadana) <http://www.it.interalpes.eu/4942-comitato-promotore-per-la-direttrice-europea-transpadana.htm> e in Francia la Transalpine <http://www.transalpine.com/>

<sup>5</sup> **Consultation on the Future Trans-European Transport Network 05/2010** [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/consultations/2010\\_09\\_15\\_future\\_policy\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/consultations/2010_09_15_future_policy_en.htm)

<sup>6</sup> **Registro per la Trasparenza: 8513 iscritti** <http://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do?locale=it>

<sup>7</sup> [www.corporateeurope.org](http://www.corporateeurope.org) - <https://drive.google.com/file/d/0Bzb9a0yUv647bmJYUEw0d1NxbjA/view?pli=>

<sup>8</sup> **Basi Legali: Regolamenti (UE) n. 1315/2013** sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la Decisione n. 661/2010/UE e n. 1316/2013 dell'11 dicembre 2013 che istituisce il Meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il Regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i Regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/legal-basis\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/legal-basis_en.htm)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN> -

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1316&from=>

<sup>9</sup> **Convenzione di Aarhus - Articolo 6 Partecipazione del Pubblico alle decisioni relative ad attività specifiche, comma 4:** "Ciascuna Parte provvede affinché la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva". [http://www.minambiente.it/sites/default/files/convenzione\\_aarhus\\_25\\_06\\_1998.pdf](http://www.minambiente.it/sites/default/files/convenzione_aarhus_25_06_1998.pdf) <http://ec.europa.eu/environment/aarhus/legislation.htm> - The Decision on conclusion of the Aarhus Convention by the EC was adopted on 17 February 2005 [[Decision 2005/370/EC](#)]. [Directive 2003/4/EC](#) of the European Parliament and of the Council of 28 January 2003 on **public access to environmental information** and repealing Council Directive 90/313/EEC - [Directive 2003/35/EC](#) of the European Parliament and of

ratificata dall'Italia nel 2001, dalla Francia nel 2002 e dall'Unione Europea nel 2005, che afferma che *“la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva”*.

A questo scopo hanno messo in atto nei confronti delle istituzioni europee molte azioni rivendicative e informative per l'affermazione dei diritti cittadini che indicheremo successivamente.

---

the Council of 26 May 2003 providing for **public participation** in respect of the drawing up of certain plans and programmes relating to the environment and amending with regard to public participation and access to justice Council Directives 85/337/EEC and 96/61/EC

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0004&from=EN>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=uriserv:l28140>

<http://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2001-03-16;108!vig=> **Legge 16 marzo 2001, n. 108**

2

### **3. - Le valutazioni accusatorie**

La realizzazione dei progetti transfrontalieri di trasporto ferroviario TEN-T, coordinati e promossi dalla Commissione Europea, ha subito notevoli ritardi per la difficoltà degli Stati membri di reperire i finanziamenti nazionali che coprono la maggior parte dei costi di queste opere.

Tuttavia, e nonostante diffuse opposizioni popolari in vari paesi europei, i progetti ferroviari continuano ad essere imposti dalle istituzioni europee con la giustificazione, non dimostrata, del loro contributo alla minore emissione di gas ad effetto serra e per le grandi, ma altamente controverse, ricadute di sviluppo economico e di creazione di lavoro che da essi ne deriverebbero.

Per quanto riguarda la Torino-Lione due sono i soggetti istituzionali in Europa che hanno fornito il maggiore contributo per ostacolare l'opposizione dei cittadini.

### **3.1 - Il primo soggetto è, sorprendentemente, la Commissione per le Petizioni del Parlamento Europeo<sup>10</sup> (in seguito PETI) che definisce se stessa come “ponte tra i cittadini europei e le Istituzioni dell’Unione”, alla quale tra il 2003 e il 2008, vari Comitati No TAV hanno presentato cinque Petizioni<sup>11</sup>.**

Questa Commissione parlamentare si è interessata all’opposizione alla Torino-Lione nel corso di tre legislature europee, tra il 2003 e il 2014.

Il primo visibile intervento di PETI, dopo che aveva ricevuto ben tre petizioni, è stato l’invio in Valle Susa di una delegazione per compiere una missione ricognitiva dei fatti il 28 e 29 novembre 2005. In quella legislatura era Presidente di PETI il Deputato polacco Marcin Libicki.

I cittadini si aspettavano da questa visita una riconsiderazione del progetto da parte dell’Unione Europea.

I tre deputati componenti la delegazione incontrarono il Presidente della Regione Piemonte, gli Assessori all’ambiente ed ai trasporti della Regione e della Provincia di Torino, docenti universitari del Politecnico di Torino e consulenti dei petizionari, alcuni Sindaci dei Comuni coinvolti nonché una folta rappresentanza di cittadini convenuti spontaneamente per dare loro il benvenuto.

Il programma delle loro visite sul terreno del futuro cantiere subì una serie d’inaspettate e radicali variazioni del loro programma a causa del blocco della Valle Cenischia da parte delle forze dell’ordine il 29 novembre, ed alle conseguenti pesanti limitazioni della libertà di circolazione di mezzi e persone nelle aree circostanti.

Il Deputato Michael Cashman, capo della delegazione PETI dichiarò che l’operazione di polizia:

- è un gigantesco insulto alla delegazione della Commissione PETI del Parlamento Europeo,
- conferma l’assoluta necessità di una valutazione indipendente dell’intero progetto a livello europeo,
- ci devono essere trattative immediate con tutte le parti coinvolte e specialmente con le autorità locali,
- ci appelliamo a tutte le parti, ed in particolare alle forze dell’ordine, affinché conducano tutte le operazioni in modo pacifico senza alcuno spazio per la violenza.

La relazione finale del 9 gennaio 2006<sup>12</sup> redatta dalla delegazione della Commissione PETI conteneva valutazioni e impegni tra i quali:

- la dichiarazione di principio favorevole al trasferimento del traffico transfrontaliero dalla gomma al ferro, attraverso le nuove reti transeuropee purché le soluzioni adottate siano rispettose dell’ambiente e non arrechino danno alla salute umana,
- la decisione di trasmettere alla Commissione delle libertà civili del Parlamento europeo gli appelli dei cittadini per la democrazia in Valle Susa,
- la dichiarazione di considerare l’importanza dei principi di precauzione e di "chi inquina paga" ,
- la raccomandazione alla Commissione europea di non limitarsi a identificare le priorità dei progetti TEN-T e di non dare il via libera all’opera senza prima preoccuparsi di garantire l’integrazione di questa specifica azione comunitaria nell’ambiente come se questi obiettivi non la riguardassero,
- la richiesta alla Commissione Europea di non assumere atteggiamenti paternalistici nei confronti dei cittadini autori delle petizioni per quanto riguarda il loro diritto a disporre d’informazioni e risposte tempestive e corrette.

---

<sup>10</sup> La Commissione per le petizioni funge da ponte tra i cittadini europei e le Istituzioni dell’Unione. I trattati dell’UE conferiscono a tutti i cittadini europei il diritto di rivolgersi per iscritto al Parlamento europeo in merito ai vari tipi di problemi che incontrano nella loro vita quotidiana. <http://www.europarl.europa.eu/committees/it/peti/home.html>

<sup>11</sup> Le Petizioni inviate al Parlamento europeo: <http://www.presidioeuropa.net/blog/petizioni-tav-inviate-al-parlamento-europeo/>

<sup>12</sup> Rapporto della missione “ricognitiva dei fatti” [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/dt/597/597026/597026it.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dt/597/597026/597026it.pdf) 4

La Commissione PETI nella legislatura 2005-2009 ha dimostrato la sua volontà di studiare il caso sottoposto dai cittadini.

Ma, con subalternità verso la Commissione Europea -come dimostrerò in seguito-, la Commissione PETI nulla ha poi fatto per accertare se essa avesse dato seguito alle sue raccomandazioni. La prova è che la Commissione europea ha proseguito con forza la promozione del progetto.

I cittadini oppositori hanno così inviato altre due petizioni alla Commissione PETI e una folta delegazione di cittadini ha consegnato nel 2007 al Parlamento di Strasburgo una richiesta di fermare il progetto, accompagnata da 32.000 firme.

Nelle legislatura successiva 2009-2014 i petizionari, come legittimi rappresentanti di cittadini in cerca di ascolto e affermazione dei loro diritti hanno ottenuto, grazie alle loro insistenze due audizioni alla Commissione PETI presieduta dalla Deputata italiana Erminia Mazzoni.

Nella prima audizione del 29 settembre 2010<sup>13</sup> <sup>14</sup> i petizionari hanno affermato che “la Commissione PETI non deve limitarsi ad essere il portavoce della Commissione Europea, che produce politiche con insufficiente riferimento ai diritti dei Cittadini Europei e grande attenzione agli interessi delle lobbies” e “che la Commissione per le Petizioni dovrebbe formulare la sua posizione sugli argomenti da noi posti con il supporto di università e istituzioni scientifiche indipendenti in modo tale da evitare di stendere pareri elaborati esclusivamente sulla base dei suggerimenti della Commissione Europea”

Hanno anche invitato “la Commissione PETI ad effettuare una visita in Valle di Susa e Val Sangone per verificare sul posto la non democraticità del confronto nei territori.<sup>15</sup>

Il verbale della riunione riporta solo la Decisione della Commissione PETI: “*Sospendere l'esame della petizione in attesa di informazioni complementari da parte della Commissione Europea, in particolare sul funzionamento dell'osservatorio tecnico e sul coinvolgimento delle autorità locali interessate*”.

Visto che la Commissione PETI non aveva svolto in realtà nessun reale ruolo proattivo, i petizionari nella seconda audizione a Bruxelles del 3 ottobre 2011<sup>16</sup> hanno particolarmente insistito perché la Commissione PETI affidasse ad un soggetto indipendente dalla Commissione europea l'esecuzione di una valutazione economico-ambientale del progetto e invitata nuovamente ad effettuare una visita in Valle Susa<sup>17</sup> per accertare il carattere di opera imposta alle popolazioni. Un dossier contenente 43 file è stato consegnato alla Presidenta della Commissione PETI Erminia Mazzoni.

Come per la prima audizione, anche per questa esiste un video della riunione, ma nell'eccessivamente sintetico verbale ufficiale è solo riportata la Decisione: “*L'esame dell'insieme delle petizioni resta aperto in attesa di informazioni complementari da parte della Commissione in materia di impatto ambientale*”. Non vi è alcun riferimento alla mancanza di democraticità e al carattere impositivo dell'opera.

Posso affermare che la Commissione PETI nella legislatura 2009-2014 ha svolto il suo ruolo in modo fortemente burocratico, senza assumere le due decisioni che i cittadini petizionari si attendevano ed avevano esplicitamente richiesto nel corso delle audizioni:

- affidare ad un ente indipendente la valutazione economica, finanziari ed ambientale dell'intero progetto, così come già indicato “come un'assoluta necessità, dal Deputato nel 2005 nel corso della visita in Valle Susa,

- effettuare una visita in Valle Susa per valutare il carattere di progetto imposto e dei metodi della sua imposizione.

Credo sia utile citare che nel Progetto di Relazione<sup>18</sup> del 22.9.2015 sulle attività della commissione per le petizioni relativa all'anno 2014, in corso di approvazione in questi giorni, è scritto che: “*Nel trattamento delle petizioni, il partner naturale della Commissione per le petizioni rimane la Commissione europea, che è l'istituzione incaricata di vigilare sull'osservanza e il rispetto della legislazione europea. Il rapporto di lavoro tra le due istituzioni è buono*”.

Quest'affermazione conferma che la richiesta dei cittadini di ottenere una valutazione indipendente dei fatti è stata sempre esclusa dalla Commissione PETI, che fa proprie le valutazioni della Commissione europea, massimo promotore dei progetti TEN-T.

<sup>13</sup> Video dell' [Audizione alla Commissione PETI del 29.9.2010](#)

<sup>14</sup> I testi delle relazioni lette il 29.9.2010 sono qui: <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6158>

<sup>15</sup> cfr. [Lettera 18.10.2010 a Erminia Mazzoni, Presidenta della Commissione Petizioni del Parlamento Europeo](#)

<sup>16</sup> Video dell' [Audizione alla Commissione per le Petizioni, 3 ottobre 2011](#)

<sup>17</sup> Testo dell'intervento del 3.10.2011 <http://www.notav-valsangone.eu/documenti/RELAZIONE%20NO%20TAV%20-%20COMMISSIONE%20PETIZIONI%20PARLAMENTO%20EUROPEO%203%20ottobre%202011.pdf>

<sup>18</sup> (2014/2218(INI)) <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/peti/work-in-progress.html>

Nella terza legislatura del Parlamento Europeo, quella corrente 2014-2019, la Commissione PETI presieduta dalla Deputata svedese Cecilia Wikström, *tenendo debito conto delle informazioni fornite per iscritto dalla Commissione Europea con cui concorda ampiamente*, ha deciso di concludere l'esame e di archiviare nel mese di dicembre 2014 quattro petizioni giudicate "dormienti". Per la quinta petizione la Commissione europea aveva già fatto sapere il 20 febbraio 2009 che *"non condivide il parere del firmatario e si rallegra dei recenti sviluppi riguardanti il collegamento ferroviario Lione-Torino."*<sup>19</sup>

La decisione di archiviazione è stata assunta senza comunicazione preventiva con i petizionari, senza dibattito interno alla Commissione e comunicata loro con semplice lettera via posta terrestre non raccomandata contenente un falso riferimento alla riunione di PETI del 26 gennaio 2015 che non aveva deciso l'archiviazione delle petizioni, come dimostrato nel verbale.

A questo proposito è stato fatto ricorso al Mediatore Europeo signora Emily O'Reilly che al momento ha rifiutato di esaminare il caso di "cattiva amministrazione" in quanto considera la decisione di PETI "politica" per la quale il Mediatore Europea alcuna competenza. Un ulteriore ricorso a riconsiderare questa risposta è stato trasmesso al Mediatore Europeo.

Questo è un altro esempio di mancato ascolto dei cittadini da parte delle Istituzioni Europee.

### **3.2 – Conclusione sul primo soggetto**

**In conclusione posso affermare che, dall'anno 2010 la Commissione per le Petizioni del Parlamento Europeo, modificando il precedente atteggiamento di ascolto della legislatura 2005-2009:**

- non ha commissionato valutazioni indipendenti ad alcun istituto di ricerca,**
- ha dato solo voce e ascolto alla Commissione Europea, istituzione che ha ideato e promuove i progetti TEN-T,**
- ha contribuito all'esclusione della voce dei cittadini in spregio delle norme contenute nella Convenzione di Aarhus<sup>20</sup>.**

---

<sup>19</sup> [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/peti/cm/770/770939/770939it.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/peti/cm/770/770939/770939it.pdf)

<sup>20</sup> Cfr. nota 5

### 3.3 Il **secondo soggetto** è il **Coordinatore europeo del Corridoio TEN-T Mediterraneo che comprende la Torino-Lione, nominato dalla Commissione Europea.**

Il primo Coordinatore, dell'allora denominato corridoio 5, è stata la signora Loyola de Palacio<sup>21</sup> che, nel suo unico rapporto del 2006, citava tra le questioni sensibili alle quali era necessario dare una risposta:

- l'opposizione degli abitanti della Valle Susa alla realizzazione dell'opera,
- il progetto non è giustificato dal punto di vista del traffico esistente,
- la linea esistente possiede una riserva di traffico importante in caso di ammodernamento,
- vi sono rischi per la salute e per l'ambiente.

Il 5 luglio 2007 è stato nominato il sig. Laurens Jan Brinkhorst<sup>22</sup>, quindi confermato fino al 2018 come Coordinatore del Corridoio Mediterraneo che include la Torino-Lione.

Per lo svolgimento della sua attività per la Torino-Lione egli ha operato in stretta collaborazione<sup>23</sup> con Mario Virano, ora Direttore Generale di TELT, ma fino a pochi mesi fa Commissario Governativo Straordinario per la Torino-Lione e Presidente dell'Osservatorio tecnico. Entrambi hanno ricevuto la Légion d'Honneur dalla Francia.

Brinkhorst ha riconosciuto nei suoi rapporti annuali<sup>24</sup>, l'esistenza di una delicata situazione in Valle Susa e del suo potenziale impatto sul calendario dei lavori, ma ha descritto la realtà dell'opposizione in modo deformato per accreditare nei lettori una situazione sotto controllo e allontanare ogni eventuale ripensamento del progetto da parte dei decisori politici dell'Unione Europea.

Brinkhorst ha sostenuto che *“Il lavoro dell'Osservatorio costituito nel marzo 2006 è stato determinante<sup>25</sup> per l'avvio di un processo decisionale trasparente e democratico in Italia. Senza l'impegno risoluto dell'Osservatorio sotto la guida appassionata del signor Virano, l'intero progetto non avrebbe potuto ottenere il sostegno di cui oggi gode”* e ricordato *“che il compito dell'Osservatorio, presieduto dal signor Virano, consiste nel coinvolgere tutte le parti in causa – comuni, regione, provincia, imprese ferroviarie ecc. – in un processo tecnico grazie al quale sarebbero stati esaminati tutti gli aspetti connessi alla nuova linea ferroviaria”*.

A questo proposito desidero ricordare che Brinkhorst ha dato ampio spazio anche ad un falso storico, ossia al c.d. Accordo di Prà Catinat del 2008, testo redatto dal Presidente dell'Osservatorio e Commissario Governativo della Torino – Lione Mario Virano e firmato solo da lui, largamente utilizzato per influenzare l'opinione pubblica e i decisori politici circa l'esistenza in Valle Susa di un ampio consenso per la costruzione di una nuova linea ferroviaria.

Verso la fine del 2009 il Comitato No TAV della Val Sangone ha inviato a Brinkhorst, al Vice Presidente della commissione e ad altri 21 deputati europei una Lettera Aperta alla quale il coordinatore ha risposto in modo diplomatico affermando di condividere con i cittadini la preoccupazioni di voler difendere l'ambiente della Val Susa e l'arco alpino. Successivamente è stato invitato a partecipare ad un incontro pubblico ma non ha più dato segnali di voler proseguire l'iniziale contatto.

Nel 2012 il sig. Brinkhorst scrive che i lavori dell'Osservatorio presieduto da Mario Virano per dare risposte agli oppositori hanno avuto successo dopo un periodo di feroce confronto.

E continua scrivendo che *“nonostante una chiara maggioranza a favore del progetto, solo un piccolo gruppo di avversari ancora determinato continuato a inscenare proteste violente per tutta l'estate del 2011”*.

Afferma anche che i soli Comuni veramente interessati dalla nuova linea ferroviaria – Susa e Chiomonte – sono sempre stati presenti nell'Osservatorio e hanno sempre favorito il dialogo in tutte le istituzioni, mentre non parla della maggioranza dei Comuni contrari in Valle Susa.

<sup>21</sup> Qui gli [Estratti dalle Relazioni del Coordinatore della Torino-Lione: riferimenti al “dialogo” con i cittadini e ai concetti di linea mancante e collo di bottiglia](#)

<sup>22</sup> Nominato nel 2007 dalla Commissione europea [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/lj-brinkhorst\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/lj-brinkhorst_en.htm)

<sup>23</sup> [Brinkhorst Ambasciatore degli Imbrogli – Comunicato Stampa](#)

<sup>24</sup> I rapporti del Coordinatore L. J. Brinkhorst <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6115>

<sup>25</sup> “L'Osservatorio, presieduto dal sig. Virano, ha avuto un grande successo nel realizzare un processo di inclusione dopo un periodo di accessi dibattiti”. cfr. <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6892>

Questa sua visione ha largamente manipolato la realtà ad uso e consumo dei lettori dei suoi rapporti, i decisori politici europei e nazionali.

A partire dal 2013 i rapporti del sig. Brinkhorst, che prima erano alquanto ripetitivi e soprattutto colmi di complimenti per l'attività del sig. Mario Virano, sono stati redatti fornendo ai decisori politici ulteriori maggiori argomentazioni a sostegno della necessità di costruire la nuova linea ferroviaria.

Questo perché era stato creato in quell'anno a Bruxelles un gruppo di lavoro ad alto livello chiamato Piattaforma del Corridoio Lione-Torino CPLT<sup>26</sup> i cui lavori non sono pubblici e del quale fanno parte lo stesso Brinkhorst in qualità di Presidente, la Commissione europea, le autorità nazionali, regionali e locali dei due Stati membri interessati (Italia e Francia), i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, la società LTF, l'Osservatorio Tecnico, nonché le organizzazioni che rappresentano gli interessi dell'industria e dei futuri utenti, quali Transalpine e Transpadana.

Il sig. Brinkhorst dispone da quel momento di un accresciuto potere di influenza decisiva nei confronti della Commissione europea e del Parlamento Europeo e fornisce gli argomenti che rendono indispensabile la costruzione della nuova linea ferroviaria, senza mai dare spazio e informazioni circa la scarsa domanda di traffico ferroviario tra Torino e Lione e alla grande capacità della linea ferroviaria esistente che è pari a sei volte la domanda.

Per capire in quale maniera il progetto della Torino-Lione è ora incardinato nella legislazione europea è necessario consultare le basi legali sulle quali si basano le decisioni europee per realizzare e finanziare la rete europea TEN-T, e quindi la nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Due Regolamenti, proposti dalla Commissione Europea, sono stati approvati dal Parlamento Europeo dopo lunghissime discussioni l'11 dicembre 2013.

Essi indicano le caratteristiche che debbono possedere i progetti promossi TEN-T dalla Commissione europea<sup>27</sup>, ossia:

- a. devono essere transfrontalieri,
- b. deve essere constatata la presenza di collegamenti ferroviari mancanti,
- c. devono essere presenti delle strozzature sulle linee ferroviarie esistenti.

Mentre nessuno può obiettare sulla prima caratteristica – Torino è in Italia e Lione in Francia, città separate da una frontiera -, Brinkhorst scrive nel suo Rapporto 2014<sup>28</sup>, per ribadire l'indispensabilità della Torino-Lione, che le criticità da superare sul Corridoio Mediterraneo sono, tra l'altro:

- la mancanza di un collegamento ferroviario tra Torino e Lione,
- la strozzatura nel nodo ferroviario di Torino.

L'affermazione del sig. Brinkhorst è fuorviante in quanto tende a ribadire ai decisori europei che tra le città di Torino e Lione – in particolare nel tratto alpino - non esiste una linea ferroviaria: è dunque indispensabile costruirne una. Nello stesso tempo Brinkhorst sposta la strozzatura nella città di Torino, mentre questa criticità l'aveva sempre indicata nei suoi rapporti precedenti nella tratto alpino della linea, dove si trova l'attuale tunnel del Fréjus, nel quale transitano da anni i treni TGV da Parigi a Milano.

Tutto ciò per cancellare dal dibattito a livello dei decisori politici europei e nazionali l'esistenza di una linea ferroviaria profondamente rimodernata negli ultimi anni e quindi di convincerli della assoluta necessità di una linea equipaggiata di una lunghissima galleria alpina di base.

Nel suo ultimo rapporto del maggio 2015 Brinkhorst giunge a citare il concetto di "collegamento mancante" per ben quattro volte, e precisa che *"Il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione è la sezione chiave su cui dipende il funzionamento ottimale di tutto il corridoio. Senza questo nuovo collegamento il Corridoio non sarà in grado di svolgere il suo ruolo di principali asse est-ovest a sud delle Alpi"*.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> Cfr. pag. 11 della [Relazione Brinkhorst Ottobre 2013 PP6-final\\_it](#) : 1.2.6. La Piattaforma del corridoio Torino-Lione (CPLT)

<sup>27</sup> Cfr. **Regolamento Meccanismo per Collegare l'Europa 1315/2013** Art. 4 Obiettivi settoriali specifici ... 2. Nel settore dei trasporti, ... a) eliminare le strozzature, .... realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere. <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=6910> - **Regolamento TEN-T 1316/2013** Art. 10 Priorità generali 1. Nello sviluppo della rete globale, si dà priorità generale alle misure necessarie per: c) realizzare i collegamenti mancanti e eliminare le strozzature, in particolare nelle tratte transfrontaliere; ...

<sup>28</sup> Cfr. a pagina 39 del [Corridors Progress Report version1\\_2014](#)

<sup>29</sup> Nell'audizione del 16 giugno 2015 alla Commissione TRAN Brinkhorst non ha avuto il coraggio di negare l'esistenza della linea da lui definita storica, ma l'ha liquidata in 15 secondi con questa frase: *"Tra Francia e Italia esiste una linea storica che risale al 1870, centocinquanta anni fa, nella parte francese servono delle locomotive speciali per dei treni merci tradizionali. Quindi la linea non è*

Come ulteriore conferma del potere raggiunto dal sig. Brinkhorst, il quotidiano La Stampa del 23 febbraio 2015<sup>30</sup> riporta la notizia che nel Consiglio di amministrazione di TELT, società promotrice, realizzatrice e futuro gestore della linea Torino-Lione, siederà anche Brinkhorst come rappresentante dell'Unione Europea, nominato dalla Commissione Europea.<sup>31</sup>

### 3.4 – Conclusioni sul secondo soggetto<sup>32</sup>

La Commissione Europea ha stabilito che i Coordinatori dei Progetti agiscono in nome della Commissione europea e che il loro mandato comprende:

- la stesura del piano di lavoro del corridoio,
- il sostegno e il controllo dell'attuazione del programma di lavoro, mettendo in evidenza le difficoltà e ricercando soluzioni adeguate,
- regolari consultazioni con gli Stati membri interessati al corridoio,
- la formulazione di raccomandazioni per lo sviluppo dei trasporti lungo i corridoi o l'accesso al finanziamento,
- la redazione di relazioni annuali al Parlamento europeo, Consiglio, Commissione e gli Stati membri interessati circa i progressi compiuti.

**In conclusione posso affermare che il sig. Brinkhorst, funzionario di altissimo livello che parla a nome della Commissione Europea, ha svolto e continua a svolgere un'influente e decisiva attività di promozione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione presso i decisori politici europei e degli Stati membri attraversati dal Corridoio Mediterraneo, utilizzando fuorvianti argomenti e manipolazioni dei dati.**

---

*assolutamente competitiva e bisogna realizzare un tunnel di base per lo sfruttamento ottimale*". Ha poi aggiunto che *"Circa le priorità, innanzitutto le sezioni chiave mancanti devono essere completate, la Lione-Torino è una sezione chiave che garantirà il funzionamento ottimale tra l'Europa occidentale e quella orientale a sud delle Alpi, quindi è un elemento chiave di questo collegamento"*. Video 1h35'00' - 1h45'55"

<http://www.europarl.europa.eu/ep-live/it/committees/video?event=20150616-1500-COMMITTEE-TRAN>

<sup>30</sup> <http://www.lastampa.it/2015/02/23/cronaca/tav-nasce-la-nuova-societ-ma-sui-costi-bisogna-aspettare-vTYJibYjHZQffRH6VPf8wK/pagina.html>

<sup>31</sup> Video <http://www.europarl.europa.eu/ep-live/it/committees/video?event=20150616-1500-COMMITTEE-TRAN> 1h35'00' - 1h45'55"

Nell'audizione del 16 giugno 2015 alla Commissione TRAN Brinkhorst non ha avuto il coraggio di negare l'esistenza delle linee (come ha fatto nella relazione scritta), ma l'ha liquidata in 15 secondi con questa frase: *"Tra Francia e Italia esiste una linea storica che risale al 1870, centocinquanta anni fa, nella parte francese servono delle locomotive speciali per dei treni merci tradizionali. Quindi la linea non è assolutamente competitiva e bisogna realizzare un tunnel di base per lo sfruttamento ottimale"*. Ha poi aggiunto che *"Circa le priorità, devono essere completate innanzitutto le sezioni chiave mancanti, la Lione-Torino è una sezione chiave mancante che garantirà il funzionamento ottimale tra l'Europa occidentale e quella orientale a sud delle Alpi, quindi è un elemento chiave di questo collegamento"*.

<sup>32</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/european-coordinators/index_en.htm)

## **4. Conclusione generale**

Posso affermare, in conclusione del mio intervento, che la fiducia dei cittadini verso l'Unione europea sia stata mal riposta e peggio ripagata, dato che gli interlocutori europei sopra descritti con i quali i cittadini e gli amministratori hanno interloquuto hanno fatto orecchie da mercante, alcuni in modo elegante, altri con il silenzio o l'indisponibilità all'incontro, altri ancora diffondendo dati falsi e fuorvianti a sostegno del progetto Torino-Lione.

Tutto ciò con inosservanza della Convenzione di Aarhus, che è legge dell'Unione Europea .

**Essi hanno contribuito a negare l'Europa ai suoi cittadini**

### **5 - Le azioni svolte dal Movimento No TAV in Europa in 13 anni**

Termino la mia testimonianza con l'elencazione delle azioni definite formative ed informative, realizzate con la partecipazione di decine di centinaia di cittadini che dimostrano la loro ostinazione a cercare l'ascolto e a fare valere in modo pacifico e argomentato, scientificamente e giuridicamente, le proprie opinioni contro una Grande Opera Inutile e Imposta.

- invio di 5 petizioni alla Commissione per le Petizioni
- consegna di 32.000 firme al Parlamento Europeo (dopo averle consegnate a Prodi, Bresso e Sarkozy)
- consegna della Carta di Hendaye al Parlamento Europeo
- incontri con la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo
- incontro con la Commissione Europea per ottenere l'accesso ai documenti
- consegna delle delibere No TAV dei Comuni della Val Susa alla Commissione europea
- contatti a Bruxelles/Strasburgo/Italia con gruppi politici e singoli deputati europei
- denunce all'Olaf – Ufficio europeo lotta anti frode
- esposti al Mediatore Europeo
- conferenze ed incontri nel Parlamento Europeo

### **6. – Allegati da consegnare al TPP:**

Gli allegati sono reperibili nei link citati nelle note.