

## Tav e Chiomonte: Unione accusa Europa

di MARCO GIAVELLI

Il famoso (e contestato) accordo di Pra Catinat: come un ritornello che di tanto in tanto riappare, svegliando antiche ruggini. Perché molte cose, almeno a livello istituzionale e autorizzativo, sono disposte proprio da quel famoso accordo (o non-accordo, secondo alcuni sindaci ed ex sindaci) che venne siglato in un caldo sabato di fine giugno 2008 nel palazzo dell'ex sanatorio Agnelli. Quasi nove anni dopo la questione ritorna, nel contesto dei lavori per il tunnel geognostico della Maddalena di Chiomonte. E si gioca tutta intorno al "grande equivoco" che già in quegli anni riempì le cronache della battaglia al Tav: quell'accordo fu davvero un accordo? Venne firmato? Da chi? E a quale titolo? O fu una più "semplice" intesa politica fra gentiluomini (al punto 3 del documento si parlava esplicitamente di "convergenze sulle fasi progettuali" e "divergenze su quelle realizzative") condivisa comunque non da tutti e spacciata per "accordo assoluto"? Come spunto per sbandierare di fronte all'Europa il fatto che in valle di Susa "ormai il consenso c'è"? Di lì nacque poi il "documento della Riposa" e il famoso progetto Fare, che venne comunque bocciato da un nutrito numero di consigli comunali.

Oggi la questione torna d'attualità in una lettera inviata dal presidente dell'Unione montana Valle Susa, Sandro Plano, al presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker e alla commissaria ai trasporti Violeta Bulc: il leader del fronte istituzionale No Tav ribadisce infatti ai vertici europei che «il documento definito "Accordo" non venne sottoscritto da alcun sindaco ma solo dal presidente dell'Osservatorio». Motivo per cui «si ritiene che non rispetti lo spirito della legislazione europea la decisione della Commissione di finanziare i lavori di scavo del tunnel geognostico della Maddalena di Chiomonte, assunta attraverso l'accoglimento acritico delle decisioni del governo italiano senza l'accordo con le amministrazioni locali». La querelle si è riaperta dopo che nelle scorse settimane alcuni deputati europei hanno presentato un'interrogazione per conoscere in base a quali criteri siano stati assegnati i fondi europei per l'esecuzione dei lavori di scavo del tunnel della Maddalena di Chiomonte in assenza di una gara

d'appalto, tenendo buono il vecchio appalto per il tunnel di Venaus.

«La commissaria ai trasporti Violeta Bulc - spiega Plano nella sua missiva - ha risposto il 13 febbraio 2017 dichiarando, tra l'altro: "A seguito dell'Accordo politico del 2008 (accordo di Pra Catinat) con le autorità locali, il Comitato Interministeriale per la programmazione economica (Cipe) ha riconosciuto la galleria della Maddalena come variante del tunnel di Venaus, ha riveduto il valore totale delle attività" e ha affermato che "I controlli ex-ante e

ex-post hanno fornito una ragionevole certezza del fatto che i costi accettati sono conformi alla definizione dei

costi ammissibili di cui alla decisione. Pertanto, la Commissione non intende adottare misure specifiche". Parole chiare a cui l'Unione ha voluto replicare per mettere nero su bianco che «non è mai stato sottoscritto (in grassetto, ndr) dalle amministrazioni locali il cosiddetto "Accordo di Pra Catinat", come anche dettagliatamente ricordato nella sentenza del Tribunale permanente dei popoli (cfr. pag. 10 "Secondo quanto emerso nella compiuta istruttoria la ricostruzione (riportata nel Quaderno n. 7 dell'Osservatorio) non corrisponde in alcun modo alla realtà: il documento definito "Accordo" non venne sottoscritto da alcun sindaco ma solo dal presidente dell'Osservatorio. I sindaci intesi dal Tpp hanno riferito di non avere mai sottoscritto un documento siffatto (e in molti casi di non avere neppure partecipato al

seminario), non risulta esserci stata alcuna deliberazione di consigli comunali di ratifica di tale "accordo"».

La citazione del Tpp fatta propria da Plano prosegue ricordando che non c'è stata «nessuna forma di partecipazione, dunque, ma addirittura una presentazione non veritiera e di pura propaganda della realtà. La vicenda è particolarmente grave e assurge a simbolo dell'intento di escludere ogni forma di partecipazione facendo, contestualmente, apparire il contrario...». È ancora: «Le violazioni dei diritti fondamentali degli abitanti e delle comunità locali sono realizzate tanto per commissione che per omissione e

sono il prodotto di azioni deliberate e pianificate: la diffusione di informazioni contenenti falsità e la manipolazione dei dati relativi alla necessità, alla utilità, all'impatto dei lavori; la simulazione di un processo partecipativo con l'istituzione dell'Osservatorio Torino-Lione, che arriva ad escludere i dissidenti (decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri del 19 gennaio 2010)».

Prima di accusare politicamente la Commissione Ue di non aver agito nel rispetto dello spirito della legislazione europea, Plano conclude riportando le

lancette dell'orologio alla situazione odierna, ricordando a Bruxelles che in quasi 10 anni nulla è cambiato a livello di opposizione territoriale: «I comuni della valle Susa, la Città di Torino e molti comuni della cintura hanno deliberato la propria contrarietà al progetto di attraversamento della valle Susa da parte di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e sono usciti dall'Osservatorio costituito per l'esame del progetto. Gli stessi comuni hanno ribadito la necessità di entrare nel merito di una politica dei trasporti che risponda ai veri problemi dei cittadini, a partire dal trasporto locale e dalla messa in sicurezza delle reti ferroviarie esistenti».

E il Presidio Europa No Tav, plaudendo alla lettera dell'Unione montana, chiosa con un certo sarcasmo: «Intanto il ministro Graziano Delrio "gioca a fare il No Tav" dichiarando a L'Espresso (16 marzo 2017) basta con i mega appalti: "I lavori realizzati e le opere di cui la popolazione è convinta, il dibattito pubblico dev'essere la pre-condizione per farle". Ci aspettiamo ora che il governo Gentiloni tiri le conseguenze e cambi rotta. Ma Delrio nella stessa intervista ha anche volutamente confuso le carte dichiarando che il costo della Torino-Lione per l'Italia sarà di un solo miliardo di euro, mentre il costo per l'Italia (tratta transfrontaliera e tratta italiana) potrebbe essere non inferiore a 5 miliardi, dato che il nostro Paese finanzia buona parte dei costi relativi alla Francia».

“  
 «Fondi dati in modo acritico, decisione fuori dallo spirito comunitario»

“  
 Torna querelle su Pra Catinat: «Allora nessun sindaco firmò, solo Virano»



29 agosto 2008: lungo la strada per il Seghino, i No Tav contestano la salita dei sindaci per la stesura del documento della Riposa, due mesi dopo l'accordo di Pra Catinat; dall'auto esce Sandro Plano, già all'epoca sindaco di Susa, oggi anche presidente dell'Unione montana e leader istituzionale No Tav