

281° RIUNIONE PLENARIA

22 GENNAIO 2020

SINTESI DEL DIBATTITO E DECISIONI ASSUNTE

PUNTO 1 DELL'ODG: COMUNICAZIONI DEL PORTAVOCE

RELAZIONE DEL PORTAVOCE:

BILANCIO DELLE ATTIVITÀ NELLA FASE VI, 2018-2019

Paolo Foietta

Sommario

Introduzione	2
1. Gennaio 2018 - Maggio 2018: il mandato assegnato dal governo Gentiloni all'Osservatorio.....	3
2. Giugno 2018 - Febbraio 2019: l'insediamento del Governo Conte I (M5S-LEGA) ed il "cambiamento di linea" sulla Torino-Lione.....	5
2.1 La vana ricerca di un confronto dell'Osservatorio con il Governo e con il Ministro Toninelli	5
2.2 L'analisi costi benefici della STM del MIT e la richiesta di Toninelli di sospendere le gare di appalto.....	7
2.3 Il programma delle Attività dell'Osservatorio ha dovuto adeguarsi alla nuova situazione.....	8
3. Febbraio 2019 - Agosto 2019: i fatti accaduti dopo la presentazione della ACB	9
3.1 L'Assemblea dell'Osservatorio decide di proseguire i lavori in "autoconvocazione" dopo la scadenza del Commissario	11
4. Settembre 2019 - Gennaio 2020: l'insediamento del nuovo Governo Conte II e lo sblocco dei cantieri della Torino Lione – Sezione Transfrontaliera	12

Introduzione

Riferimenti Governativi

La sesta fase dell'Osservatorio ha inizio con il governo Gentiloni (7/12/2016-31/5/2018), Presidente del Consiglio **Paolo Gentiloni**, Sottosegretario della Presidenza del Consiglio **Maria Elena Boschi**; Ministro delle Infrastrutture e trasporti **Graziano Delrio**.

Il Governo, costituito dopo le elezioni del 4 marzo 2018, si è insediato il 1° giugno 2018, Presidente del Consiglio **Giuseppe Conte**, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio **Giancarlo Giorgetti**, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti **Danilo Toninelli**.

La Regione Piemonte è stata governata fino alle elezioni del 24 maggio 2018 dal Presidente della Giunta Regionale **Sergio Chiamparino**, Assessore alle infrastrutture e trasporti **Francesco Balocco**. A seguito delle elezioni regionali e dall'insediamento del Presidente (10 giugno 2019) e della nuova Giunta (17 giugno 2019) dal Presidente della Giunta Regionale **Alberto Cirio**, Assessore alle infrastrutture e trasporti **Marco Gabusi**.

A seguito della crisi di Governo dell'agosto 2019 si è insediato il 5 settembre 2019, un nuovo Governo, Presidente del Consiglio **Giuseppe Conte**, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio **Riccardo Fraccaro**, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti **Paola De Micheli**.

Il DPCM del 1° dicembre 2017, notificato formalmente l'11 gennaio 2018, ha ridefinito la composizione della rappresentanza degli Enti Locali, coinvolti nell'Osservatorio per ambiti territoriali di intervento.

Nel periodo gennaio - aprile è stato svolto un intenso lavoro organizzativo per informare i Comuni e facilitare il formalizzare delle nomine dei rappresentanti degli Enti Locali e dei Ministeri.

La fase di designazione si è conclusa nel **mese di aprile 2018**.

La prima seduta formale della fase VI dell'Osservatorio è la n. 267 del 20 aprile 2018.

In attesa del completamento delle nomine, l'Osservatorio, ancora nella composizione precedente (DPCM2010) si è riunito il 29 gennaio 2018 e 28 febbraio 2018.

La nuova composizione dell'Osservatorio, "**luogo di confronto**" per esaminare, discutere e definire il progetto e la sua realizzazione, prevede, a differenza del DPCM del 19 gennaio 2010, un rappresentante per ognuno dei Comuni interessati dall'Asse Ferroviario Torino-Lione, suddivisi per ambito territoriale, sulla base degli "interventi previsti e programmati" (vedasi prospetto successivo):

Gruppo	Ambito Territoriale	Comuni invitati	Comuni partecipanti	Altri Comuni invitati
A: varianti in nuova sede	A1: Sezione Transfrontaliera	10	5	<i>Exilles</i>
	A2: Buttigliera - Orbassano scalo merci - Bivio Pronda	5	5	Collegno Alpignano
B: adeguamento infrastrutture esistenti	B1: tratta LS - Bussoleno - Avigliana	10	2	
	B2: Nodo di Torino	5	4	
	B3: Tratta LS di valico	9	9	
C: interventi connessi	C1: aree di deposito materiale	2	1	
	C2: rilocalizzazione dell'Autoporto	2	1	<i>Bruzolo</i>
	C3: rilocalizzazione di Guida Sicura	2	2	
		45	28	4

Alcuni Comuni partecipano a più ambiti territoriali di riferimento.

La partecipazione dei Comuni agli ambiti territoriali può essere modificata sulla base delle possibili evoluzioni del progetto; ad esempio, a seguito della discussione sulla cosiddetta "*minitav*" relativa all'**ambito A2**, sono stati aggregati i comuni di Collegno ed Alpignano, inizialmente non compresi nel DPCM 2017.

I diversi comuni che **hanno titolarità a partecipare all'Osservatorio sono 35 (+ 2 aggiunti all'ambito A2). I comuni che hanno nominato i propri rappresentanti e partecipano all'Osservatorio sono stati 23 (21 indicati nel DPCM ed i 2 invitati all'ambito A2), quindi il 62% degli interessati.**

L'obiettivo previsto con il nuovo DPCM era di **ampliare ulteriormente la partecipazione, che veniva allargata a tutte le Amministrazioni che, a prescindere dalle proprie posizioni politiche e ideologiche in merito all'opera, intendevano lavorare per definire e realizzare la migliore opera possibile per ridurre ulteriormente l'impatto in fase di realizzazione e, successivamente, di esercizio.**

In questa fase sono rientrate nell'Osservatorio 5 amministrazioni comunali: le amministrazioni di Bardonecchia, Oulx, Chianocco, Rivalta Torinese e Torrazza Piemonte.

La fase VI si è conclusa con la Seduta n. 276 dell'11/02/2019 con la condivisione del primo programma delle opere compensative ai sensi della delibera CIPE n. 30 del 21 marzo 2018 – trasmesso al MIT ed al CIPE a firma congiunta con il Presidente della Regione Piemonte il 14/2/2019.

La conclusione formale della fase è avvenuta **14 febbraio 2019** con la **scadenza del mandato del Commissario di Governo (non rinnovato né sostituito), con la chiusura da parte della Presidenza del Consiglio delle sedi di Roma e Torino ed il trasferimento di tutto il personale assegnato alla struttura del Commissario.**

L'Osservatorio nel periodo **1° gennaio 2018 - 14 febbraio 2019** si è riunito **13 volte**, presso la Prefettura di Torino, con una altissima partecipazione (una media di 65 presenti per Riunione).

L'Osservatorio, a seguito della scadenza del Commissario di Governo ha proseguito le proprie attività in autoconvocazione; nel periodo **15 febbraio 2019 - 24 maggio 2019** si è riunito **4 volte**, presso la Camera di Commercio di Torino, con una altissima partecipazione (una media di 60 presenti per Riunione).

L'Osservatorio si è autoconvocato il **22 gennaio 2020**, presso la Camera di Commercio di Torino, per prendere atto della comunicazione della imminente nomina da parte del Governo del nuovo Presidente ed ha, conseguentemente, rimesso il proprio mandato.

Tutta la documentazione relative alle riunioni, convocazioni, ordini del giorno, sintesi delle riunioni e decisioni assunte¹, è disponibile sul sito dell'Osservatorio ([link](#)).

Si riporta a seguire una breve descrizione delle diverse fasi:

1. Gennaio 2018 - Maggio 2018: il mandato assegnato dal governo Gentiloni all'Osservatorio

L'approvazione definitiva dell'Accordo Italia-Francia da parte del Parlamento (**Legge 1/2017**) e la conseguente conclusione degli iter autorizzativi del **progetto definitivo della sezione transfrontaliera** (e del suo finanziamento) ha permesso di avviare la fase conclusiva di realizzazione dell'opera.

L'obiettivo dell'Osservatorio era pertanto quello di accompagnare la fase di realizzazione del progetto della **sezione transfrontaliera**, dando corso agli interventi compensativi previsti sul territorio italiano, al fine di minimizzare gli impatti e massimizzare vantaggi ed opportunità per il territorio; la fase attuativa risultava più efficace se estesa al maggior numero possibile dei Comuni interessati ai diversi ambiti del progetto, a prescindere dalle loro opinioni nei confronti dell'opera.

Questo stesso metodo veniva applicato, a maggior ragione, per gli interventi ancora da definire per **la tratta nazionale di accesso** (adeguamenti e/o varianti), dove la rappresentanza dei comuni interessati dall'opera era già totale (100% dei comuni aventi diritto), dopo che era stata conclusa, sulla base delle indicazioni del fasaggio, una revisione complessiva del progetto di intervento (*project review*) che avrebbe dovuto trasformarsi in progetto "definitivo" a seguito di un serrato e partecipato confronto con le diverse amministrazioni locali.

¹ L'Osservatorio non è un Ente deliberativo ma una sede di confronto per gli approfondimenti connessi alla realizzazione del progetto; non è quindi tenuto a produrre verbali delle sedute ma, ai fini della trasparenza, per ogni riunione vengono redatte delle sintesi del dibattito e delle decisioni assunte. Cliccando sul numero della riunione si accede alla relativa sintesi

Inizialmente i lavori dell'Osservatorio - FASE VI sono stati quindi organizzati in base ad un programma di lavoro che consentisse di accompagnare e governare la compiuta - e condivisa - realizzazione del progetto²:

- per la sezione transfrontaliera (in capo a TELT) e le opere collegate (di competenza SITAF, TERNA, CONSEPI) dando una efficace attuazione alle diverse prescrizioni proposte anche dall'Osservatorio e recepite nei pareri della Regione Piemonte, di VIA Nazionale del MATTM e del MIBACT ed assunte nelle deliberazioni **CIPE 26 marzo 2018 e 7 agosto 2018**;
- per la sezione transfrontaliera (in capo a TELT) dando attuazione del **Patto del Territorio** e, per quanto di competenza, esaminando e valutando preliminarmente (con parere vincolante) le proposte di progetto e di intervento che utilizzano i fondi compensativi messi a disposizione dal CIPE;
- per le tratte di accesso accompagnando la fase di progettazione definitiva di competenza RFI, in coerenza con quanto approvato nel documento "Verifica del Modello di Esercizio fase 1 - 2030 per gli accessi lato Italia"; tale attività sarà condotta, per ambiti territoriali, in stretto rapporto con le Amministrazioni interessate per:
 - a. l'adeguamento della linea storica tra Bussoleno ed Avigliana;
 - b. il raddoppio della linea tra Buttigliera e Scalo San Paolo, con la realizzazione della variante della Collina Morenica ed attraversamento dello scalo di Orbassano riducendo gli impatti e verificando, passo a passo con i territori attraversati, la sostenibilità territoriale ed ambientale del progetto;
 - c. la rifunzionalizzazione dello scalo Merci e della piattaforma logistica di Orbassano;
 - d. l'attraversamento del nodo di Torino e la connessione a standard Europei (STI) alle dorsali ferroviarie in direzione Alessandria-Novi Ligure e Novara-Milano;
 - e. l'accompagnamento della realizzazione delle opere in anticipazione FM5 - Stazione Orbassano-San Luigi e Movicentro e Fermate, ed FM3 - Fermata Buttigliera Alta-Ferriera e Movicentro.

Tra i compiti assegnati dal DPR del 2017 al Commissario di Governo ed all'Osservatorio veniva inoltre indicato il "promuovere, in coerenza con gli strumenti di programmazione dei trasporti e della logistica, la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario".

L'Osservatorio per queste ragioni ha assunto, nel perimetro delle proprie attività, l'obiettivo del trasferimento modale da strada a ferrovia. Tale compito, ha avuto nuovo impulso con l'obiettivo di consentire:

- nel transitorio (il periodo di costruzione del nuovo tunnel), lo sviluppo ed il sostegno di iniziative atte ad evitare la totale desertificazione della linea storica. *La scelta di Italia e Francia è stata quella di ampliare e sviluppare per quanto possibile, visti i severi vincoli infrastrutturali, il servizio AFA nella fase di costruzione del nuovo tunnel di base del Moncenisio (periodo 2018-2029) con l'obiettivo di contrastare l'abbandono delle rotte e degli itinerari di transito delle merci sull'Asse Torino-Lione, attraverso misure di sovvenzione già finanziate da Italia-Francia **preparando la strada al futuro collegamento tra Torino e Lione, con una rotta di traffico già avviata.*** Il nuovo tunnel di base, grazie alle sue caratteristiche prestazionali, potrà fornire un forte impulso al processo e consolidare i risultati di trasferimento modale, consentendo una capitalizzazione degli investimenti operati sulle Autostrade ferroviarie e sull'intermodalità dai due Paesi in questi anni;
- a regime (all'esercizio del nuovo tunnel del Moncenisio) dovrà essere pienamente garantito l'adeguamento a standard europei delle reti di connessione verso Novara-Milano (**Corridoio Europeo Reno-Alpi**) e con la **portualità ligure** (Torino-Alessandria-Novi Ligure, Alessandria-Novara e Torino-Mondovì-Vado Ligure/Savona), al fine di rendere il più possibile efficace e produttivo l'investimento di rifunzionalizzazione e razionalizzazione dello scalo merci di Orbassano (in parte anticipato alla data di messa in esercizio del Terzo Valico), che dovrà essere attrezzato per gestire l'esercizio del trasporto

² "favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione", così come recita sia il DPR 14 dicembre 2017 (art. 1 c. 2 e c. 4) che il DPCM 1° dicembre 2017

combinato con la Francia ad alte prestazioni (raddoppio della capacità attuale dell'Autostrada Ferroviaria Alpina con: convogli > 21 carri, >750 m. di lunghezza, >850 ton. nette trasportate).

In parallelo a tali attività così come indicato nel documento **“Verifica del Modello di Esercizio fase 1 - 2030 per gli accessi lato Italia”** al capitolo 6.3 “la necessità del monitoraggio continuo del contesto in accompagnamento al progetto”, è stata data esecuzione alla necessità di **“attivare un processo continuo di monitoraggio e verifica per adattare in corso d’opera il progetto, come del resto è stato fatto con successo in sede di Osservatorio negli ultimi anni”**, partecipando ed accompagnando le diverse iniziative utili a condividere una base aggiornata di conoscenza, a partire dall’analisi dei flussi e delle tendenze in atto nei traffici transalpini.

2. Giugno 2018 - Febbraio 2019: l’insediamento del Governo Conte I (M5S-LEGA) ed il “cambiamento di linea” sulla Torino-Lione

Le posizioni in merito alla Torino-Lione espresse dal Governo, a seguito delle elezioni del 4 marzo 2018, risultavano differenti rispetto a quelle espresse dai Governi precedenti.

Il “contratto di governo” tra M5Stelle e Lega recita, in riferimento alla Torino-Lione: *“Con riguardo alla linea ad alta velocità Torino-Lione ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell’applicazione dell’Accordo Italia Francia”*.

Una dizione ambigua, concordata per mediare tra due forze politiche posizioni molto differenti; la soluzione “trovata” appariva però perlomeno contraddittoria:

- intanto la Torino-Lione **non è mai stata ad alta velocità** ma una linea mista merci passeggeri a standard europei che come tutte le altre linee di valico delle Alpi non ha le prestazioni di AV, ma piuttosto delle linee ferroviarie che sono un obiettivo nel “programma del cambiamento”;
- da nessuna parte sta scritto **“ci impegniamo a sospendere i lavori esecutivi”**, affermazione che stava nella prima stesura su proposta dei *cinque stelle* ed è stata tolta nella versione definitiva;
- la ratifica conclusiva dell’**Accordo bilaterale Italia e Francia conclusa il 1° marzo 2017** con la promulgazione del trattato dai Presidenti della Repubblica Italiano e francese ha come unico oggetto **“l’avvio dei lavori definitivi della Sezione Transfrontaliera della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione”**: se si applica l’accordo non si può che fare la Torino-Lione così come è previsto nel trattato.

2.1 LA VANA RICERCA DI UN CONFRONTO DELL’OSSERVATORIO CON IL GOVERNO E CON IL MINISTRO TONINELLI

A seguito dell’insediamento del primo Governo Conte il 1 giugno 2018, il Commissario di Governo e l’Osservatorio hanno preso atto di come gli indirizzi che emergevano dalle dichiarazioni del Ministro non fossero coerenti con il mandato ricevuto negli atti di nomina (DPR 14/12/2017) e negli atti di costituzione dell’Osservatorio (DPCM 4/12/2017): l’incarico assegnato al Commissario prevedeva infatti che **“Nello svolgimento dell’incarico il Commissario straordinario pone in essere tutte le attività occorrenti per favorire la compiuta realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione e per promuovere la connessione delle reti e lo sviluppo del trasporto merci ferroviario”**.

Il Commissario di Governo ha quindi **richiesto di incontrare il Ministro ed il Governo** (la prima PEC è del 6 giugno 2018), per **informarlo in merito al progetto, al suo stato di avanzamento, al quadro giuridico-legislativo in cui si colloca e relazionare in merito alle attività svolte per il raggiungimento degli obiettivi assegnati**, ma soprattutto per chiarire che, per svolgere un mandato diverso era necessario un diverso incarico ed un altro DPR, e conseguentemente un nuovo Commissario, (le dimissioni del Commissario sono sempre nella disponibilità del Governo, ma vanno almeno richieste).

La tabella successiva elenca le numerose lettere trasmesse.

Corrispondenza inviata alla Presidenza del Consiglio ed al Ministro (a mezzo pec)

RICHIESTA DI INCONTRO AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI	Ministro – 6/6/2018 – Prot. 395
	Ministro – 17/7/2018 – Prot. 452
RICHIESTA DI INCONTRO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI	Sottosegretario – 6/6/2018 – Prot. 394
	Presidente del Consiglio – 10/8/2018 – Prot. 489
TRASMISSIONE DI CONTRIBUTI TECNICI E RICHIESTA DI INCONTRO	Presidente del Consiglio – 13/11/2018 – Prot. 620
	Sottosegretario – 13/11/2018 – Prot. 620
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 13/11/2018 – Prot. 620
QUADERNO 11	Presidente del Consiglio – 31/12/2018 – Prot. 711
	Sottosegretario – 31/12/2018 – Prot. 711
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 31/12/2018 – Prot. 711
QUADERNO 12	Presidente del Consiglio – 14/02/2019 – Prot. 60
	Sottosegretario – 14/02/2019 – Prot. 60
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 14/02/2019 – Prot. 60
QUADERNO 13	Presidente del Consiglio – 28/12/2018 – Prot. 686
	Sottosegretario – 28/12/2018 – Prot. 686
RICHIESTA DI CONTINUITÀ NELL'ATTIVITÀ DELL'OSSERVATORIO TORINO - LIONE	
OSSERVATORIO IN AUTOCONVOCAZIONE: TRASMISSIONE DI CONTRIBUTI TECNICI E RICHIESTA DI INCONTRO	Presidente del Consiglio – 10/04/2019
	Sottosegretario – 10/04/2019
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 10/04/2019
QUADERNO 14	Presidente del Consiglio – 27/05/2019
	Sottosegretario – 27/05/2019
	Ministro Infrastrutture e Trasporti – 27/05/2019
QUADERNO 15	

Nessuna risposta è mai pervenuta alle formali richieste di incontro inviate dal Commissario di Governo che, pertanto non ha mai potuto **“riferire direttamente sulle attività e sulle iniziative volte al raggiungimento degli obiettivi”** così come previsto nel DPR di nomina. **Quindi il Commissario straordinario di Governo non ha ricevuto alcun indirizzo dal Governo in merito alla propria attività:** non poteva che proseguire nel rispetto del DPR di nomina.

Il Ministro invece esprimeva, via social o attraverso i media giudizi sull'opera non solo negativi (cosa assolutamente legittima) ma spesso inappropriati³ ed offensivi nei confronti di chi (come l'Osservatorio) aveva operato alla definizione del progetto ed alla verifica dei lavori.

Tali giudizi basati probabilmente su informazioni sbagliate e mistificate risultavano assolutamente infondati.

In una di tali “esternazioni” veniva anche “spiegata” la ragione per cui il Ministro evitava di incontrare il Commissario di Governo nonché Presidente dell'Osservatorio⁴.

L'Assemblea dell'Osservatorio ha ripetutamente preso atto:

- delle dichiarazioni rilasciate dal Ministro e dai suoi collaboratori, contrastanti ed incoerenti con quanto studiato, elaborato, monitorato e formalizzato nell'ambito delle attività dell'Osservatorio stesso;
- del rifiuto del Ministro di incontrare il Commissario di Governo, nel suo ruolo di Presidente dell'Osservatorio, per ricevere risposte o chiarimenti riguardo tali affermazioni.

³“non posso che provare rabbia e disgusto per come sono stati sprecati i soldi dei cittadini italiani. È stato enorme lo sperpero di danaro pubblico per favorire i soliti potentati, certe cricche politico-economiche e persino la criminalità organizzata”:

<https://www.facebook.com/danilotoninelli.m5s/posts/1119722121499217>

⁴<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/08/01/tav-lite-tra-toninelli-e-il-commissario-di-governo-foietta-non-lo-incontro-senza-dati-surreale-non-sono-controparte/4532135/>

2.2 L'ANALISI COSTI BENEFICI DELLA STM DEL MIT E LA RICHIESTA DI TONINELLI DI SOSPENDERE LE GARE DI APPALTO

Sempre solamente dai giornali si apprendeva che il Ministro, a nome del Governo, aveva deciso di effettuare una **nuova valutazione Costi Benefici (ACB) che non doveva essere limitata alla Torino-Lione ma estesa alle principali opere strategiche programmate** alcune delle quali già in corso di realizzazione.

La “nuova ACB” sulla Torino-Lione è stata condotta su un’opera in fase di cantiere, decisa dal Parlamento Italiano e Francese ed oggetto di un trattato internazionale in vigore dal 1° marzo 2017.

Per effettuare tale “studio” veniva costituita una struttura tecnica composta esclusivamente da storici oppositori dell’opera, che avevano manifestato pubblicamente la loro avversione alla Torino-Lione ed alla ferrovia in genere⁵.

Tale decisione risultava non solo eccepibile nella “forma”, ma assolutamente inappropriata nella sostanza (il metodo utilizzato non risultava infatti conforme alle linee guida europee e dello stesso MIT) oltre che “offensiva” nei rapporti con la Francia: fare una valutazione unilaterale⁶ di un’opera binazionale, localizzata in gran parte su territorio francese, senza coinvolgere preliminarmente né la Francia né l’UE, partner del progetto e finanziatori di maggioranza dei 2/3 dell’opera, risultava perlomeno eccentrico.

Lo studio dell’ACB, già annunciato per l’autunno 2018, è stato infine pubblicato il 12 febbraio 2019, dopo essere stato anticipato negli esiti dal *Fatto Quotidiano*.

Il Ministro fin dall’estate 2018 ha richiesto, in attesa della conclusione di tale studio, prima attraverso dichiarazioni su social e media, successivamente attraverso contatti “informali” con il promotore, di sospendere il lancio delle procedure di gara. Una richiesta perlomeno irrituale, espressa senza alcun atto formale da parte del Governo e quindi senza assumersi la responsabilità politica ed amministrativa, di sospendere l’affidamento di lavori finanziati, autorizzati, approvati dal Parlamento e quindi divenuti Legge dello Stato in attuazione ad un Trattato Internazionale.

Tale richiesta ha trovato poi una incerta “formalizzazione” in una lettera a firma congiunta dei Ministri Italiano e Francese del 1° dicembre 2018, in cui veniva richiesto a Telt di non procedere all’avvio dei bandi prima del 31 dicembre 2018.

Tale sospensione avrebbe prodotto un ritardo della programmazione dei lavori, creando così le condizioni per la perdita del finanziamento europeo ed un conseguente danno erariale. Di conseguenza TELT, a metà dicembre 2018, preso atto della lettera dei Ministri, segnalava ad Italia e Francia che tale scelta avrebbe potuto compromettere gli accordi già concordati con la Commissione Europea e soggetti al controllo INEA.

Nei mesi di **gennaio/febbraio 2019**, scaduti i termini concordati con la lettera del 4 dicembre 2018, sia la Francia che la Commissione Europea richiedevano all’Italia di rispettare gli accordi internazionali ratificati dai Parlamenti ed i contratti sottoscritti dagli Stati con la Commissione Europea oppure di assumersi la responsabilità formale (politica e finanziaria) della rottura di tali accordi.

Il 12 febbraio è stato pubblicato dal MIT lo studio ACB.

Lo studio, redatto sulla base delle pregiudiziali prima descritte non poteva che giudicare l’opera economicamente non sostenibile. I contenuti e le risultanze dello studio sono stati immediatamente contestati sia nella forma (metodologia adottata) che nella sostanza (assunzione come costo delle mancate accise sui carburanti e dei mancati pedaggi autostradali, sistematica sopravvalutazione dei costi e sottovalutazione dei benefici) in ogni sede; in sede tecnica ed accademica, dall’intero mondo scientifico, dai media, dalle opposizioni parlamentari. I risultati della controversa ACB non sono stati neppure condivisi dalla Lega, alleato di Governo del M5S. Lo studio è stato inoltre considerato improprio da Francia ed UE che non hanno ritenuto neppure di valutarlo.

⁵ L’unico “indipendente”, il Prof. Luigi Coppola è stato per il proprio dissenso, prima emarginato e poi non rinnovato da Toninelli

⁶ Tutti i numerosi studi precedenti di valutazione economica dell’opera (ben 7) erano stati condivisi nel metodo e sviluppati in collaborazione

In questo contesto l'Osservatorio ed il Promotore pubblico si sono trovati in una situazione confusa che è possibile riassumere così:

- la realizzazione della Torino-Lione era stata decisa con un trattato internazionale ratificato dal Parlamento italiano e divenuto nel 2017 legge dello Stato che impegna Italia e Francia;
- il Governo Francese aveva ribadito formalmente e ripetutamente la volontà di rispettare gli impegni assunti e realizzare senza altri indugi l'opera;
- il Governo Italiano, diviso sul tema, non aveva una posizione univoca; non esisteva nessun atto formale che attestasse una posizione del Governo di contrarietà all'opera che dovrebbe comunque essere ratificata dal Parlamento;
- i quasi 30 km di scavi, finanziati da UE, Francia ed Italia dimostravano che i lavori erano "in corso", come verificato anche dal Ministro dell'interno e da numerose delegazioni parlamentari; la sospensione dei lavori avrebbe costituito un rilevante onere per lo Stato per il ripristino e la messa in sicurezza dei tunnel già realizzati e causato un contenzioso internazionale per la restituzione delle somme spese;
- la sospensione dei bandi, avrebbe costituito la violazione degli impegni assunti e contrattualizzati con l'UE con il Grant Agreement con relativa perdita di finanziamento e danno erariale. La Commissione Europea, tramite INEA aveva infatti ripetutamente comunicato che qualora l'attivazione dei bandi fosse stata ulteriormente ritardata, si sarebbe proceduto a tagliare i primi 300 milioni del primo stock di finanziamento europeo.

Risultava quindi chiaro che il promotore pubblico dovesse procedere, ai sensi dell'Accordo Italia-Francia 2017 a bandire le procedure di gara, nel rispetto dei contratti sottoscritti con la Commissione Europea (Grant Agreement – CEF 2014-2020).

In assenza di tali adempimenti si sarebbero persi 300 milioni di euro di finanziamento europeo, e proseguendo nell'inerzia, si sarebbe perso l'intero finanziamento di 813 milioni. Gli amministratori di TELT avrebbero avuto anche la responsabilità del danno erariale prodotto.

2.3 IL PROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ DELL'OSSERVATORIO HA DOVUTO ADEGUARSI ALLA NUOVA SITUAZIONE

Il Commissario Straordinario di Governo e l'Assemblea dell'Osservatorio, l'unica sede istituzionale formalmente costituita per accompagnare la realizzazione della Torino-Lione, hanno dovuto prendere atto della ingiustificata esclusione decisa dal Ministro (e avallata dal Governo), senza che venisse espresso alcun atto formale di sfiducia nei propri confronti. Hanno quindi deciso di rispondere a questa situazione nell'unico modo istituzionale possibile: mettendo a disposizione di Governo, forze politiche ed opinione pubblica informazioni approfondite e corrette affinché qualsiasi decisione in merito alla Torino-Lione venisse assunta in modo legittimo, senza pregiudizi, sulla base di un dibattito e confronto pubblico che tenesse conto delle informazioni ufficiali prodotte e disponibili.

Il Commissario di Governo e l'Assemblea dell'Osservatorio hanno quindi deciso di:

1. **proseguire le attività già programmate** nel rispetto degli obiettivi assegnati nel Decreto del Presidente della Repubblica di nomina del 1-12-2019;
2. **continuare a sollecitare** in modo formale il Ministro e la Presidenza del Consiglio ad incontrare il Commissario di Governo e l'Osservatorio ed a prendere atto dell'esistenza di informazioni ufficiali ed istituzionali che non possono essere ignorate o negate;
3. **raccogliere le diverse analisi ed elaborazioni aggiornate** dagli esperti della struttura commissariale, predisponendo Quaderni dell'Osservatorio, ovvero «contributi tecnici» da mettere a disposizione al Governo per le proprie valutazioni;
4. trasmettere formalmente al Governo ed al Ministro ogni informazione, documento e studio elaborato dal Commissario di Governo e dalla Struttura tecnica commissariale e condiviso in sede di Osservatorio;
5. pubblicare sul sito dell'Osservatorio, per la massima trasparenza, tutti documenti prodotti, così come le convocazioni, gli ordini del giorno e la sintesi di tutte le riunioni dell'Osservatorio.

Le attività condotte, i risultati raggiunti ed i documenti prodotti sono descritti in dettaglio nei paragrafi 3.6.2, 3.6.3. e 3.6.4. del documento **“L'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione 12 dicembre 2006 – 22 gennaio 2020 - STORIA, EVOLUZIONE, ATTIVITÀ E RISULTATI RAGGIUNTI DELLA PRIMA ESPERIENZA DI “PROGETTAZIONE PARTECIPATA” IN ITALIA, pubblicato a cura di Paolo Foietta ed Andrea Costantino, sul sito dell' Osservatorio:** http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/PDF/Storia_Osservatorio_To-Ly_3-2-2020.pdf.

3. Febbraio 2019 - Agosto 2019: i fatti accaduti dopo la presentazione della ACB

TELT dopo aver comunicato ai Governi Italiano e Francese la gravità della situazione, ha convocato il **19 febbraio 2019** il CdA a Parigi per procedere al lancio degli *avis de marchés public* per 2,3 miliardi di Euro di lavori (in territorio francese). Il Ministero delle Infrastrutture italiano ha richiesto con poche ore di preavviso di rimandare il consiglio di amministrazione già convocato. Il Cda ha ritenuto invece di rinviare il punto all'OdG mantenendo aperta la seduta per *“acquisire i necessari approfondimenti tecnico-procedurali”*.

Nei primi giorni di marzo si è assistito ad un forte contrasto all'interno del Governo italiano sulle decisioni da assumere in merito allo **sblocco dei bandi di gara** e sulla **validità dello Studio Analisi Costi Benefici del MIT**, considerato dalla stessa Lega uno studio *“ad hoc”*, commissionato a storici oppositori della Torino-Lione e della ferrovia, con l'unico scopo di giustificare una scelta già fatta dal M5S.

In esito al vertice notturno dell'8 marzo a Palazzo Chigi, il giorno successivo, il **9 marzo 2019**, il Presidente del Consiglio Conte è intervenuto per mediare la situazione cercando di evitare rotture irreparabili nel Governo.

L'esito è stato espresso nella lettera di indirizzi inviata a TELT sas in cui si prova a conciliare la posizione di avversione pregiudiziale del M5S con la posizione favorevole all'opera della Lega.

La lettera si conclude richiedendo a Telt non solo di **“evitare di assumere impegni di spesa gravanti sull'erario italiano ma di adoperarsi per non pregiudicare gli stanziamenti finanziari posti a disposizione dall'Unione europea”**, cosa possibile solo con il lancio delle gare (*avis de marché*).

La lettera prosegue ancora ribadendo che **“Tutte le prossime iniziative che vorrete intraprendere dovranno rispettare pertanto, questa duplice esigenza, avendo cura che sia garantita la piena reversibilità di qualunque attività giuridica o scelta operativa posta in essere e di voler informare il Governo francese e la Commissione Europea della “posizione” del Governo Italiano, avviando le interlocuzioni necessarie per “renderli edotti”**.

L'**11 marzo 2019** il CdA di TELT, dopo lo scambio di lettere con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha approvato e dato il via libera alla **pubblicazione agli “avis de marchés”, (lato Francia) per un importo complessivo di 2,3 MLD, con l'obiettivo di “salvaguardare l'integrità della contribuzione del finanziamento europeo, consentendo l'approfondimento ed il libero confronto”**. *“Gli avvisi contengono della facoltà di interrompere senza obblighi ed oneri la procedura in ogni sua fase”*, ovvia e scontata per una società di proprietà dei Governi italiano e francese, e *l'esplicitazione dell'impegno, anche questo ovvio, “di verificare la volontà dei due Governi, al termine della selezione delle candidature, prima di procedere all'invio dei capitolati di gara alle imprese”*.

Analogamente, il **25 giugno 2019**, il CdA ha approvato e dato il via libera alla pubblicazione degli **“avis de marchés”, (lato Italia), su due lotti per un importo complessivo di circa 1,0 MLD**.

In parallelo, per **salvaguardare l'integrità della contribuzione del finanziamento europeo** Telt aveva presentato ad INEA una nuova proposta di cronoprogramma del *Grant Agreement*, indicando i nuovi termini delle scadenze per le gare d'appalto (impegni di spesa) e per la conclusione dei lavori. Il **6 marzo 2019** Telt ha concordato con INEA, il nuovo termine per la realizzazione delle opere, previsti per il dicembre 2021 (ASR2). Di tale accordo è stata data comunicazione ai Governi che hanno trasmesso la nuova ASR ad INEA entro la scadenza del 31 marzo.

Nel successivo incontro bilaterale tra Italia e Francia, avvenuto il **22 marzo 2019**, a margine della riunione del Consiglio Europeo a Bruxelles il Presidente *Macron*, ribadendo l'impegno della Francia per la piena realizzazione della nuova linea Torino-Lione, ha considerato la richiesta italiana di rinegoziare il progetto "**un problema italo-italien**" aggiungendo che "**ogni volta che ci sono dei temi di divisione nazionale o domestici di un paese al Consiglio europeo si perde del tempo e io non ne ho molto da perdere**". A conclusione del Consiglio europeo, il presidente francese ha precisato: «**Con Conte abbiamo parlato di diversi temi, sulla Tav mi ha comunicato gli interrogativi e parlato dell'analisi costi-benefici. Io gli ho ricordato che abbiamo un impegno intergovernativo e ci sono degli impegni che ci legano e ci legano all'UE**».

L'approvazione definitiva il 14 giugno 2019 della "**Loi de la mobilité**" francese ha quindi ribadito inequivocabilmente la **volontà francese di realizzare la Torino-Lione**.

Le dichiarazioni del Ministro *Borne* in sede di dibattito parlamentare al Senato (21 marzo 2019) risultano particolarmente chiare: «*La Commission européenne est tout à fait rassurée sur la détermination française à réaliser le Lyon-Turin. Les collectivités territoriales le sont aussi, nous avons élaboré un phasage des travaux. Côté italien, si certains sont rassurés, d'autres sont exaspérés par notre détermination. Pour tous, donc, il est très clair que la France veut ce projet*»⁷.

Il **26 maggio 2019** si sono tenute le Elezioni Europee e le elezioni regionali Piemontesi, che hanno sancito il successo dei programmi e dei candidati favorevoli della Torino-Lione con una severa sconfitta delle forze politiche contrarie, ora più che minoritarie, diventate "irrilevanti". Persino in Val di Susa le elezioni hanno decretato la sconfitta delle forze politiche e dei candidati contrari alla Torino-Lione.

Il **28 maggio 2019** si sono anche conclusi i termini previsti nella pubblicazione degli *Avis de Marché* per raccogliere le «manifestazioni di interesse».

La Commissione Europea ha inoltre ribadito la propria volontà di portare la quota del finanziamento europeo al 55%; si chiede all'Italia chiarezza e si sollecita il lancio delle gare d'appalto e l'avvio dei lavori.

Il Presidente Conte ha preso atto il 23 luglio 2019 della ineluttabilità della realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione che ha così motivato:

- I francesi hanno ribadito la volontà di realizzare la Torino-Lione e richiesto di procedere alla sua realizzazione nel rispetto dell'Accordo in vigore dal 1° marzo 2017;
- «La decisione di non realizzare l'opera ci esporrebbe a tutti i costi derivanti dalla rottura dell'accordo con la Francia. Per bloccare l'opera non potremmo confidare nel mutuo dissenso di altri protagonisti, la Francia e la stessa Europa»;
- «Non realizzare il Tav costerebbe molto più che completarlo; dico questo pensando all'interesse nazionale, unica stella Polare che guida e sempre guiderà questo governo. Questa è la posizione del governo, ferma restando la sovranità del Parlamento»;
- «L'Unione Europea si è impegnata ad aumentare la quota di cofinanziamento dell'opera»;
- «A queste condizioni solo il Parlamento potrebbe assumere una decisione unilaterale, viste anche le leggi di ratifica adottate proprio dal Parlamento su questo punto».

Invece il M5S ha deciso di **ribadire il suo "no" politico (e simbolico) alla TAV in Val di Susa** proponendo il 7 agosto una mozione parlamentare al Senato.

La mozione presentata dal gruppo Cinque Stelle il 26 luglio 2019 al Senato avrebbe dovuto costituire "*una pronuncia del Parlamento volta ad escludere la prosecuzione delle attività connesse alla realizzazione dell'opera*" e richiedeva l'avvio in sede parlamentare di "*un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino la cessazione delle attività relative al progetto*" e "*una diversa allocazione delle risorse stanziare per il finanziamento della linea*".

⁷ La Commissione europea è stata rassicurata sulla determinazione francese a realizzare la Lione-Torino. Le autorità locali anche; abbiamo sviluppato un fasaggio dei lavori su tutta la linea. In Italia, se alcuni sono rassicurati dalla nostra determinazione, altri ne sono esasperati. Per tutti, quindi, è molto chiaro che la Francia vuole questo progetto

Al termine della discussione e votazione in Assemblea delle mozioni sul Treno ad Alta Velocità Torino-Lione, nella seduta del 7 agosto, è stata **respinta la Mozione del Movimento 5 Stelle con 181 contrari, 109 favorevoli, 1 astenuto**.

Sono state invece **approvate, con il voto favorevole della Lega, tutte le mozioni a favore della realizzazione della Torino- Lione** presentate da:

- Partito Democratico (PD): 180 favorevoli, 109 contrari, 1 astenuto;
- Più Europa (+EU): 181 favorevoli, 109 contrari, 1 astenuto;
- Fratelli d'Italia (FDI): 181 favorevoli, 109 contrari, 1 astenuto;
- Forza Italia (FI): 182 favorevoli, 109 contrari, 2 astenuti.

3.1 L'ASSEMBLEA DELL'OSSERVATORIO DECIDE DI PROSEGUIRE I LAVORI IN "AUTOCONVOCAZIONE" DOPO LA SCADENZA DEL COMMISSARIO

Il Commissario Straordinario di Governo (e Presidente dell'Osservatorio), **prima della scadenza del suo incarico**, su mandato dell'**Assemblea del 21 dicembre 2018 (riunione n. 274)**, ha sollecitato, **con PEC del 28 dicembre 2018**, la Presidenza del Consiglio affinché **"venissero assunte le determinazioni necessarie e si provveda a tale nomina"** (- ndr di Presidente dell'Osservatorio) al fine di consentire **"la prosecuzione delle attività senza interruzioni o sospensioni"**. Nella lettera inviata al Presidente del Consiglio, il Commissario di Governo ha inoltre comunicato la propria disponibilità **"In attesa di tale nomina, nel caso in cui non sussistano da parte delle SS.LL. indicazioni contrarie, continuerò a garantire, per senso di responsabilità, la continuità delle attività dell'Osservatorio, così come richiesto dalla totalità dei presenti alla riunione del 21 dicembre scorso"**.

Il Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri che istituisce l'OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO-LIONE (DPCM 1° dicembre 2017), **non prevede alcun termine di scadenza**.

Quindi l'Osservatorio, anche dopo la "scadenza" del Commissario è un organo pienamente operativo.

In mancanza della nomina da parte della Presidenza del Consiglio, l'Osservatorio non potrebbe essere convocato e presieduto non avendo provveduto la Presidenza del Consiglio a nominare un Presidente, così come esplicitamente previsto all'art. 3 del DPCM 1/12/2017.

Il giorno **11 febbraio 2019** sono invece state inviate al personale della Struttura Commissariale (senza informare il Commissario), le **comunicazioni di cessazione di servizio a far data dal 15 febbraio 2019 (un preavviso di 4 giorni)** con l'obbligo di riconsegna di badge, dotazioni, attrezzature ed uffici.

La struttura commissariale è stata pertanto sciolta senza alcuna comunicazione formale in merito.

L'Assemblea dell'Osservatorio, convocata il **25 febbraio 2019** ha preso atto di questa situazione: nessuna risposta era pervenuta alla lettera inviata dal Commissario, il Governo non ha proceduto alla nomina del Commissario di Governo e/o del Presidente dell'Osservatorio così come previsto all'art. 3 del DPCM 1/12/2017 e non ha soppresso l'Osservatorio. Non ha neppure espresso indicazioni contrarie alla proposta del Presidente dell'Osservatorio, di garantire **"la continuità delle attività dell'Osservatorio"**.

Pertanto nella **seduta n. 277 dell'Osservatorio del 25 febbraio 2019** l'Assemblea, con voto unanime dei presenti, ha assunto la decisione di preservare il funzionamento di questo fondamentale "luogo di confronto" formalmente istituito dal Governo nel 2006 e fino ad oggi pienamente operativo, per garantire in questa fase di discussione sull'opera voluta dal Governo, la partecipazione attiva del territorio alle attività di analisi, elaborazione, condivisione e confronto.

L'Assemblea ha per questo assunto la decisione di **"autoconvocarsi"**, delegando l'incarico di convocare e presiedere per conto dell'Assemblea ad un **portavoce**, indicato nell'ex Presidente che si era già reso disponibile per garantire in questa fase la prosecuzione delle attività dell'Osservatorio.

Il Portavoce, sempre il 25-2-2019, ha ricevuto il mandato di:

- Riorganizzare, dopo lo sfratto dai locali assegnati al Commissario di Governo, uno spazio operativo di lavoro (ospitato presso la Regione Piemonte), con una struttura minima; la Camera di Commercio ha messo a disposizione del portavoce un tirocinio extracurricolare attivato dalla Unione Industriale (dr. Andrea Costantino).
- Reperire una sede per le riunioni dell'Osservatorio (capienza di almeno 70 persone) in quanto la Prefettura, in attesa di indicazioni della Presidenza del Consiglio, ha ritenuto di non dare più ospitalità alle riunioni dell'Osservatorio; la Camera di Commercio ha dato la propria disponibilità ad ospitare le sedute dell'Osservatorio presso Torino Incontra.
- Pianificare le attività, predisponendo un programma da sviluppare nel trimestre marzo-maggio 2019, per discutere sulla utilità dell'opera, sui costi e soprattutto sui benefici economici, sociali ed ambientali, non correttamente trattati nell'analisi costi benefici del MIT.
- Predisporre ed elaborare i documenti tecnici necessari per partecipare in modo adeguato a tale dibattito (Quaderno 14 e Quaderno 15).
- Realizzare un sito web indispensabile per rendere accessibili convocazioni, verbali, documenti e Quaderni dell'Osservatorio, non avendo più l'accesso e la disponibilità del sito web della Presidenza del Consiglio.

La Regione Piemonte, la Camera di Commercio di Torino, le Associazioni di categoria e sindacali e gli Enti Locali, hanno pertanto garantito all'Osservatorio in autoconvocazione una limitata ed essenziale struttura operativa e logistica, dopo lo scioglimento della struttura commissariale il 14 febbraio 2019.

4. Settembre 2019 - Gennaio 2020: l'insediamento del nuovo Governo Conte II e lo sblocco dei cantieri della Torino Lione – Sezione Transfrontaliera

Il Nuovo Governo Conte II, insediato 5 settembre 2019, ha reso operativo lo sblocco delle attività per la realizzazione della sezione transfrontaliera della Torino-Lione; il **30 settembre 2019** il MIT, a nome dei Governi italiano e francese ha trasmesso formalmente la **proposta di riprogrammazione dei termini per l'utilizzo dei fondi del Grant Agreement CEF 2015-2019 ad INEA (UE)**: il nuovo cronoprogramma dell'ASR2019, negoziato per garantire il rispetto degli impegni presi indicando i nuovi limiti temporali per la scadenza, prevede che il termine ultimo per l'utilizzo dei fondi del *Grant Agreement* sia spostato a dicembre 2021 con la possibilità di completare alcune attività nel 2022.

L'11 dicembre 2019 a Torino, nella Sala Giunta della Regione Piemonte, si è tenuta la riunione **n° 60 della Commissione Intergovernativa Italia Francia** per il nuovo collegamento ferroviario Torino Lione che ha consentito il pieno ritorno alla normalità delle relazioni bilaterali in ordine all'applicazione degli accordi Italia e Francia sulla Torino Lione.

Sono state riprese tutte le attività assegnate alla CIG dai trattati internazionali: la cronoprogrammazione dei lavori assegnati al Promotore Pubblico Binazionale (TELT) per la realizzazione dell'opera (gare d'appalto), lo stato della negoziazione in corso con INEA sul programma Grant Agreement - CEF 2015-2021, l'attualizzazione al 31/12/2018 del costo di realizzazione (certificato al 2012), la verifica dell'applicazione dell'art. 16 del regolamento contratti (misure per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose).

La riunione è stata partecipata da tutti i componenti delle delegazioni Italiana e francesi.

La partecipazione di Iveta Radicova, Coordinatrice Europea del Corridoio Mediterraneo, ha consentito di trattare, per la prima volta, il tema dei finanziamenti CEF 2021-2021 che potranno consentire l'ampliamento del finanziamento al 50 % (+ 5% disponibile dove la realizzazione avvenga attraverso promotori pubblici binazionali).

È stato inoltre approfondita la delicata problematica relativa alla sicurezza della vecchia galleria del Frejus di competenza della CIG. In anticipazione dell'Audit binazionale in corso, richiesto dalla Francia, che vede impegnate le Agenzie per la sicurezza ferroviaria ed i VV. F. di Italia e Francia, sono state decise prescrizioni operative nei confronti dei gestori ferroviari che prevedono interventi operativi per la riduzione del rischio

(tra i quali l'estensione del divieto di incrocio in galleria) e per il miglioramento della capacità di intervento in situazioni di emergenza.

Nella seduta è stato anche affrontato il tema della programmazione degli interventi nazionali (italiano e francese) relativi alle tratte di accesso al tunnel di base, che sono ancora oggetto di dibattito soprattutto in Francia, sui modi e sui tempi di realizzazione degli interventi. Il presidente di turno italiano ha richiamato l'urgenza per i due paesi di affrontare in sede bilaterale tale questione, per poter utilizzare i finanziamenti che la Radicova considera estensibili alle tratte nazionali e soprattutto per evitare di arrivare impreparati alla messa in funzione del nuovo tunnel prevista al 2030, con le tratte di accesso non adeguate ad utilizzare la capacità della nuova infrastruttura.

Il 12 dicembre 2019, Telt, conclusa la fase preliminare degli “avis de marchè”, ha lanciato le procedure di gara con la trasmissione della documentazione alle imprese che hanno formalizzato la propria manifestazione di interesse e rispondano ai requisiti richiesti.

Il 22 gennaio 2020, l'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino Lione, si è nuovamente riunito in autoconvocazione, in una affollatissima riunione del alla presenza di quasi 100 partecipanti; in tale sede il portavoce dell'Osservatorio ha dato comunicazione della imminente nomina da parte del Governo del nuovo Presidente ed ha, conseguentemente, rimesso il proprio mandato.

Ha quindi spiegato come ciò rappresenti il risultato atteso dall'Assemblea dell'Osservatorio; con la nomina del Prefetto di Torino si chiude infatti la fase straordinaria in “autoconvocazione” iniziata il 25 febbraio 2019 e si può ritornare finalmente alla gestione ordinaria rendendo pienamente agibile quello straordinario “luogo di confronto” che si chiama Osservatorio, sospeso e per pregiudizio e fortemente richiesto dai territori, dalle amministrazioni locali, dalle forze economiche, sociali sindacali piemontesi e dalla grande maggioranza dei cittadini che anche in valle di Susa è favorevole all'opera; una evidenza certificata nelle ultime elezioni che continua ed essere negata dalla propaganda.