

TORINO-LIONE: A CHE PUNTO SIAMO?

La Nuova Linea Torino Lione (NLTL) è una ferrovia promiscua per il trasporto di passeggeri e merci. Ha uno sviluppo complessivo di 270 km diviso in tre sezioni: 144 km di competenza francese (RFF) da Lione a Saint Jean de Maurienne, 58 km di competenza mista (LTF oggi TELT) tra Saint Jean de Maurienne e Bussoleno, e 68 km di competenza italiana (RFI) tra Bussoleno, Orbassano e Settimo, dove si dovrebbe collegare alla linea AV/AC Torino-Milano già realizzata nel 2009.

Le tre porzioni si trovano in diversi stadi dei loro iter procedurali e autorizzativi. La parte nazionale francese ha terminato a luglio 2012 l'“enquête public” ma negli ultimi anni governi e ministeri hanno manifestato perplessità sul suo proseguimento. Nella parte italiana è in corso la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) sul Progetto Preliminare depositato a marzo 2011; fino ad oggi si è pronunciata solo la commissione nazionale VIA (dicembre 2013). La parte comune italo-francese ha ricevuto l'autorizzazione del CIPE a febbraio 2015 soltanto per la tratta dal confine a Bussoleno. Sono state realizzate tre discenderie in Francia per 9 km complessivi e una in Italia, a Chiomonte, per 7 km.



Da oltre venticinque anni il territorio della Val Susa si oppone alla realizzazione della Torino-Lione. Quali sono le ragioni di una mobilitazione così radicata e longeva?

Le obiezioni si fondano su quattro capitoli di documentate critiche, alle quali non sono mai state fornite risposte tecnicamente dimostrate o sostenibili. Anzi, ogni appello per confronti obiettivi e neutrali sui dati qui riepilogati è stato sempre accuratamente eluso. I capitoli sono: **inutilità e redditività; costi e finanziamenti; impatti ambientali; inganni e informazione.**

INUTILITÀ E REDDITIVITÀ

- La ferrovia Torino-Lione esiste già, è efficiente e sottoutilizzata.
- Il traffico merci e passeggeri sulla direttrice della Val Susa è costantemente in calo. I dati storici reali hanno via via smentito tutte le previsioni di crescita dichiarate nei decenni scorsi.
- Nella Analisi Costi/Benefici (ACB) i proponenti ipotizzano crescite del PIL e conseguenti incrementi dei traffici del tutto irrealistici e scollegati dalla reale situazione economica e sociale italiana ed europea.
- I vantaggi indicati dalla ACB sono dovuti per oltre il 90% ad effetti esterni allo scopo della NLTL e sono legati in gran parte alla riduzione - secondo parametri non giustificati - degli incidenti stradali.
- In ogni caso, qualsiasi supposto beneficio si otterrà soltanto con l'opera completata e in funzione. La NLTL verrà eseguita a stralci e i presunti vantaggi saranno raggiunti oltre il 2070.

COSTI E FINANZIAMENTI

- La NLTL costerà 24 miliardi di euro a preventivo. I consuntivi saranno maggiori, come l'esperienza dimostra: i costi della facile e piatta Torino-Milano sono saliti da 8,6 milioni di euro al km a 66,4. Gli accordi internazionali succedutisi tra il 2001 e il 2016 hanno accorciato il tratto comune in territorio italiano e così l'Italia dovrà sopportare, per le opere di sua pertinenza, un costo che nel 2001 era di 70 M/km e oggi è di 235 M/km. Un incremento di oltre il 300% in 10 anni senza aver ancora cominciato!

- I finanziamenti europei richiesti dai proponenti nella misura del 40% non sono garantiti. In ogni caso si tratta sempre di soldi pubblici. E riguarderanno solo la parte italo-francese, non quella italiana.
- La Corte dei Conti nel 2008 ha denunciato l'iniquità intergenerazionale dei costi dell'Alta Velocità. I prestiti necessari per finanziare la NLTL innalzeranno il debito pubblico gravante su tutti i cittadini.
- Le ferrovie italiane dedicano quasi tutti gli investimenti all'AV nonostante la maggioranza degli utenti siano pendolari con viaggi quotidiani inferiori a 100 km.

IMPATTI AMBIENTALI

- I progetti depositati prevedono perdite consistenti di acque profonde e superficiali, pesanti emissioni di polveri sottili e ossidi di azoto, invasione di terreni fertili, rumori, vibrazioni, traffico pesante, per un periodo minimo di dodici anni per la sezione comune e per un tempo non definibile per le parti restanti. Lo stesso progetto descrive la possibilità di trovare rocce amiantifere o radioattive e calcola aumenti di malattie respiratorie e cardiocircolatorie per il 10% della popolazione sensibile.
- Le valutazioni ambientali hanno dato parere positivo - nonostante centinaia di prescrizioni - alle fasi progettuali, ma sono state criticate severamente dalle Associazioni Ambientaliste e dalla Commissione Tecnica degli Amministratori locali per la loro superficialità e per i dati trascurati, modificati o falsi.

INGANNI E INFORMAZIONE

- I servizi televisivi riguardanti il TAV sono fuorvianti e suggeriscono l'idea che i lavori del traforo siano in fase avanzata di realizzazione. I veri documenti progettuali descrivono realtà completamente diverse da quelle proclamate sui giornali o annunciate nelle presentazioni pubbliche.
- Il cunicolo geognostico di Chiomonte appena concluso serve a indagare la geologia della montagna per progettare correttamente il tunnel di base. Ma il Progetto Definitivo del traforo è già stato redatto.
- La parte comune oggi finisce a Susa/Bussoleno anziché a Chiusa San Michele: 18 km in meno il cui costo sarà interamente a carico dello Stato italiano senza che compaia nelle presentazioni ufficiali.
- Il Presidente dell'Osservatorio è contemporaneamente Commissario del Governo e Presidente della commissione intergovernativa "per" la Torino-Lione. Come si può garantire l'imparzialità?
- L'Osservatorio è stato istituito per concordare un patto tra la valle e la grande opera. Ha fallito. In dodici anni i Comuni contrari non sono diminuiti, l'opposizione si è consolidata, i ricorsi sono aumentati, la tensione è cresciuta. Il coinvolgimento del territorio è stato solo sbandierato.

Nelle pagine successive i quattro capitoli verranno discussi in dettaglio

INUTILITÀ E REDDITIVITÀ

- Il traffico merci e passeggeri sulla direttrice della Val Susa è costantemente in calo. I dati storici reali hanno via via smentito le previsioni degli anni '80, '90, 2000. Alcune sono state distorte palesemente per ottenere risultati ottimistici ma falsi. Dal suo primo abbozzo nel 1989, la linea AV Torino-Lione è stata immaginata per il traffico passeggeri, come tutte le altre linee veloci. E' rimasta così fino al nuovo millennio, quando il costo non era più giustificabile con il solo trasporto di persone. Allora è stata ripensata come linea mista, per uomini e cose, ma sempre nuova e ad alta velocità. Peccato che traffici misti siano reciprocamente incompatibili, per usura, sicurezza, manutenzione e velocità relative. Infatti non esistono in nessuno Stato al mondo, nemmeno in Francia.
- Indipendentemente dalla diminuzione costante dei traffici, molte nazioni (Russia, Ucraina, Austria, Giappone, Germania, California, Portogallo) ripensano le politiche trasportistiche su rotaia riducendo la velocità dei treni alla luce dei crescenti costi energetici. L'energia richiesta, infatti, quadruplica al raddoppiare della velocità. Persino RFI declassa per mancanza di treni lo scalo merci di Orbassano - elemento portante della nuova linea - e pianifica un ridimensionamento drastico della sua Divisione Cargo in tutta Italia.
- La ferrovia Torino-Lione esiste. Costruita alla fine del 1800, è stata continuamente ammodernata e migliorata. Lo stesso Governo dichiara che può sopportare il passaggio di 32 milioni di tonnellate di merci all'anno quando ne transitano soltanto 3,4 (AlpInfo 2015). Con i lavori finiti a dicembre 2011 il tunnel ferroviario del Fréjus è idoneo al transito di treni merci a sagoma elevata (Gabarit UIC B1-PC45), quindi compatibile con il trasporto di container di grandi dimensioni e con i servizi di

autostrada ferroviaria (AFA). Si noti che mezzi di profilo maggiore di PC45 non possono transitare sulla maggior parte delle ferrovie italiane, francesi e spagnole, che accettano soltanto sagome inferiori.

- Alla controversia sull'utilità della Torino-Lione avrebbe dovuto mettere fine la relativa Analisi Costi/Benefici (ACB) resa pubblica a giugno 2012. In realtà ne conferma l'inutilità per questi motivi: I proponenti considerano i benefici generali ed i costi particolari della NLTl da oggi al 2072, e, tra tre possibili scenari futuri, ne scelgono uno intermedio, il cosiddetto "decennio perduto": la crisi in corso rimanda di dieci anni la crescita del PIL, che poi riprenderà a salire con lo stesso andamento costante. Prendendo per buoni i dati forniti nella ACB, il vantaggio dell'opera è dovuto a effetti esterni per oltre il 99% (11.891 milioni di euro su 11.972).

Millioni di euro	Shock permanente		Decennio Perduto		Rimbalzo	
	F ²	I ²	F ¹	I ²	F ¹	I ²
VAN ³ economico	-8.981	-10.228	1.142	81	10.377	9.428
VAN ³ effetti esterni	7.824	6.974	13.149	11.891	16.678	15.391
VAN ³ Totale	-1.156	-3.253	14.291	11.972	27.055	24.818
TIR ⁴	3,51%	3,09%	5,09%	4,72%	6,12%	5,78%

Di questi 11.972 milioni di vantaggio totale all'orizzonte 2072, ben 8.300 sono rappresentati dalla "sicurezza". Il calcolo di questo fattore ha subito critiche severe persino all'interno della stessa ACB, ma comunque dimostra che la NLTl usa 24 miliardi di euro per ridurre gli incidenti stradali. Cioè per uno scopo non suo che potrebbe essere raggiunto a costi infinitamente minori mediante strumenti alternativi (tutor, dissuasori, cartelli segnaletici, pattuglie di polizia stradale, ecc.).

Esternalità per tipologia (VAN in €/mld)		
	I1	F1
- Inquinamento atmosferico	0,6	0,6
- Effetto serra	0,9	3,1
- Inquinamento acustico	0,4	0,3
- sicurezza	8,3	8,0
- congestione traffico aereo	0,3	0,3
- congestione traffico stradale	1,3	1,5
Totale	11,8	12,8

Infine, ogni beneficio ipotizzato si otterrà soltanto con l'opera completata e in funzione. Se, come è stato annunciato, la NLTl verrà spezzettata e la tratta italiana rimandata a dopo il 2030, i vantaggi si allontaneranno verso un futuro remoto, ben oltre il 2072. I costi, economici e ambientali, no.

COSTI E FINANZIAMENTI

- Secondo la Corte dei Conti francese, la NLTl costerà 26 miliardi di euro. Secondo i proponenti, un po' meno di 24. Questi, però, sono i preventivi. In tutto il mondo i consuntivi sono più alti: la piatta e facile Torino-Milano è passata da 8,6 milioni di euro al km a 66,4. La Torino-Lione, senza essere iniziata, ha già dimostrato la stessa voracità: dall'accordo italo-francese del 2001 a quello del 2016 il costo chilometrico per l'Italia è salito da 70 milioni a 235. Più del 300% in dieci anni!
- I finanziamenti europei richiesti dai proponenti nella misura del 40% non sono garantiti. In ogni caso si tratta sempre di soldi pubblici. E riguarderanno solo la parte italo-francese, non quella italiana.
- I continui ritardi nel cronoprogramma concordato con la UE comporterà la defalcazione del finanziamento promesso, come già accaduto per Chiomonte (che ha perso 200 milioni di euro nel 2013, poi benignamente rifinanziati nel successivo bando europeo).
- L'ex ministro Passera aveva dichiarato "abbiamo compiuto un mezzo miracolo assicurando i finanziamenti alla Torino-Lione fino al 2029" dimenticando che la Corte dei Conti italiana già nel

2008 denunciava l'iniustizia intergenerazionale dei debiti futuri contratti per tutto il sistema dell'Alta Velocità. L'ingiustizia, però, è già presente. Le ferrovie italiane dedicano quasi tutti gli investimenti all'AV nonostante la maggioranza degli utenti siano pendolari con viaggi quotidiani inferiori a 100 km. I soldi per il cantiere di Chiomonte sono stati tolti *“alla sicurezza delle scuole, alle opere di risanamento ambientale, all'edilizia carceraria, alle infrastrutture museali ed archeologiche, all'innovazione tecnologica e alle infrastrutture strategiche per la mobilità”* (Delibera CIPE 86/2010 del 6.4.11).

- Costi pubblici sicuri, guadagni privati certi, risultati ambigui e per pochi: il sistema TAV è stato, è e sarà la più grande causa del debito pubblico italiano.

IMPATTI AMBIENTALI

- I progetti presentati dai proponenti prevedono perdite consistenti di acque profonde e superficiali, pesanti emissioni di polveri sottili e ossidi di azoto, invasione di terreni fertili, rumori, vibrazioni, traffico pesante, per un periodo minimo di dodici anni per la sezione transfrontaliera e per un periodo non definibile per le parti restanti. Descrive la possibilità di trovare rocce potenzialmente amiantifere o radioattive e aumenti di malattie respiratorie e cardiocircolatorie per il 10% della popolazione sensibile. Mano a mano che vengono depositati nuovi elaborati integrativi (gli ultimi sono di luglio 2017) gli impatti crescono: gli inquinamenti emessi subito dai vari cantieri si dimostrano oltre 10 volte maggiori di quelli che - in teoria - verranno risparmiati in futuro dalla NLTL finita e in esercizio.

- In astratto, gli impatti potrebbero essere i danni che una comunità sopporta - ricompensata in qualche modo - in nome di un superiore vantaggio collettivo. Ma questi benefici generali non ci sono proprio. Ci sono solo interessi privati. E dunque i cittadini si oppongono in ogni forma possibile alla devastazione ingiustificata del loro territorio.

- Le valutazioni ambientali hanno dato parere positivo - nonostante centinaia di prescrizioni - alle fasi progettuali trascorse, ma sono state criticate severamente dalle Associazioni Ambientaliste e dalla Commissione Tecnica degli Amministratori locali per la loro superficialità e per i dati trascurati, modificati o falsi (il numero di sorgenti interferite, il vento valsusino, i valori emissivi di fondo, i monitoraggi parziali o ritardati, le procedure di garanzia eluse, ecc.).

- Ad esempio, il cunicolo di Chiomonte ha ottenuto il parere positivo (sempre con decine di prescrizioni) in quanto temporaneo, di impatto ridotto e reversibile, e perché depositava in loco il materiale estratto senza trasportarlo per la valle. Ricevuta l'autorizzazione, è stato trasformato in discenderia e galleria di sicurezza al servizio del futuro tunnel di base, con danni più ingenti e permanenti, e con il materiale di scavo trasferito lontano dal cantiere.

INGANNI E INFORMAZIONE

- Il tunnel sotto le Alpi in Val Susa non è ancora iniziato. E nemmeno in Francia. La progettazione dei suoi 57 km è ben lontana dall'essere approvata definitivamente. Però, ogni servizio televisivo riguardante la NLTL mostra cantieri laboriosi, operai indaffarati, scavi profondi, tubi, ventole, macchine operatrici. Suggestisce che si tratti del tunnel e della linea ad alta velocità, non di opere minori e accessorie. Intervista solo i proponenti istituzionali, esalta il futuro e il progresso senza mai approfondire le ragioni dell'opposizione che, da vent'anni, mai hanno avuto risposta.

- I proponenti l'opera hanno fretta, perché sono in gran ritardo rispetto ai tempi prefissati. Secondo il finanziamento UE C(2008)7733 il cantiere di Chiomonte doveva partire entro il 31 gennaio 2010 e finire entro il 31 dicembre 2013. Con la decisione B(2013)1376 la UE ha concesso una proroga fino al 31 dicembre 2015 *“per cause tecniche e amministrative”* ma ha ridotto lo stanziamento da 671 a 395 milioni di euro.

- Il cunicolo geognostico di Chiomonte è stato approvato dal CIPE il 18.11.10 al fine di indagare le formazioni geologiche del massiccio d'Ambin per progettare il tunnel di base con cognizione. Ancora prima, nel 2005, per lo stesso scopo era stata prevista l'esplorazione a Venaus fermata dalla protesta popolare. Lo scavo è terminato a maggio 2017 (con una variante) ma il Progetto Definitivo è già stato presentato ed approvato a febbraio 2015.

- In seguito all'accordo tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012, ratificato dall'Italia con la Legge 71 del 14 aprile 2014, la tratta internazionale termina oggi a Bussoleno, mentre nel 2011 raggiungeva Chiusa San Michele, 18 km più a est (Delibera CIPE n. 57 del 3.8.11). Il costo di questa tratta è di

circa 1,8 miliardi e sarà a totale carico dell'Italia (se i lavori ricominceranno davvero dopo il 2030) e andrebbe considerato correttamente in ogni paragone economico.

- Il Progetto Definitivo, nonostante la corsia preferenziale della Legge Obiettivo, non ha ancora dato origine ad appalti concreti. L'ultima variante presentata – che ipotizza una nuova cantierizzazione e una diversa direzione degli scavi – è attualmente in corso di approvazione. Ragionevolmente, trascorreranno almeno due anni prima di aprire i cantieri. Il 16 febbraio 2013 a Susa Mario Virano, presidente dell'Osservatorio, rispondendo a specifica domanda, ha previsto l'apertura dei cantieri a fine 2014 o inizio 2015.

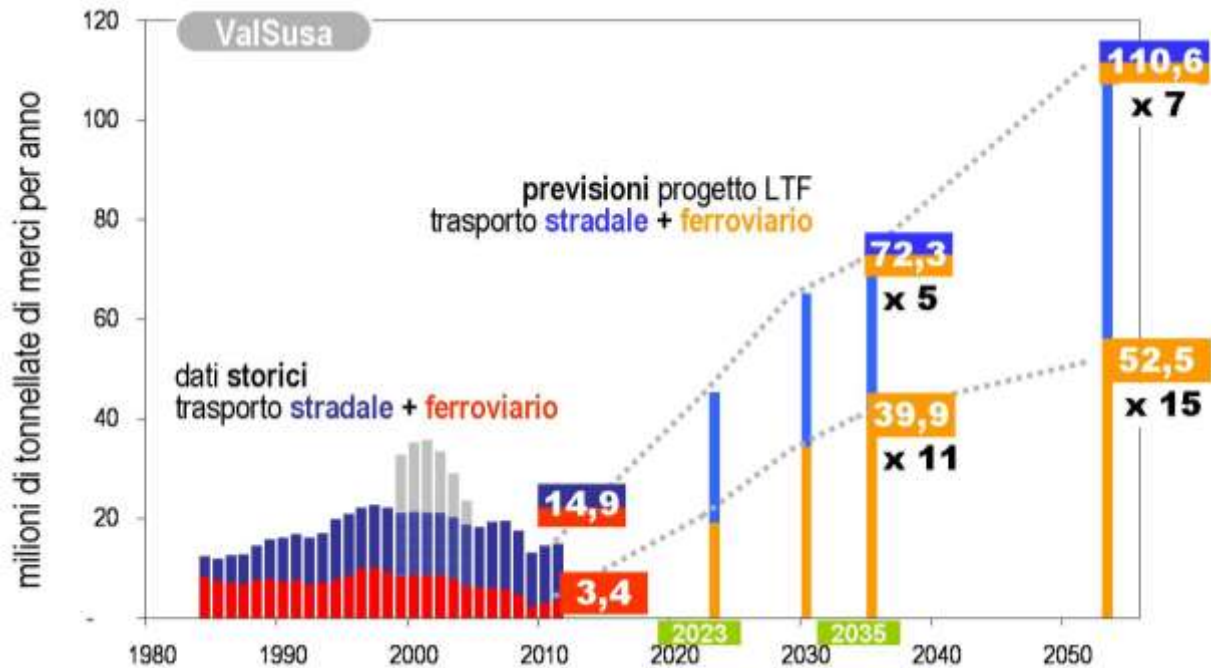


- La Nuova Linea Torino Lione è garantita? Chi la sostiene ha davvero in mente soltanto benefici generali e progresso sociale per tutti? C'è da dubitarne, a partire dai presidenti dell'Osservatorio - in teoria un organismo imparziale - che nello stesso tempo presiedono la commissione intergovernativa "per" la Torino-Lione e soprattutto sono Commissari del Governo "per" la medesima. Comunque, se dal 2005 il loro compito è raggiungere una qualche intesa tra la valle e la grande opera, dopo 12 anni è manifesto che abbia fallito. Nessun accordo è stato sottoscritto dagli amministratori, l'opposizione non è diminuita, le denunce e i ricorsi sono aumentati, la tensione è cresciuta. Il coinvolgimento del territorio è stato tanto sbandierato quanto falso. L'"Accordo di Pra Catinat" del giugno 2008, spesso descritto come l'intesa finalmente raggiunta con gli amministratori locali, non è stato firmato da nessuno di loro. I Comuni che hanno votato delibere ufficiali contrarie all'opera sono aumentati, coinvolgendo Torino, Venaria, Rivalta e Torrazza. Inoltre l'Unione Montana Val Susa, territorialmente competente, è sempre stata contraria ed ha continuamente presentato osservazioni ai progetti e ricorsi legali.

- L'elenco delle carte truccate è lungo:

- La Legge Obiettivo, che usurpa alle comunità locali il diritto di decidere avocandolo al potere centrale, è stata imposta, poi tolta per ammorbidire le proteste, poi rimessa surrettiziamente.
- Le richieste ripetute e accorate di un confronto imparziale sui numeri e sui dati sono state continuamente respinte. Nel 2013 un appello indirizzato al Presidente del Consiglio da centinaia di esperti nazionali è stato addirittura deriso. Il Presidente della Repubblica, già in visita a Torino, ha rifiutato di incontrare i Sindaci della Val Susa.
- I veri documenti progettuali descrivono realtà completamente diverse da quelle proclamate sui giornali o in televisione. Persino il nome TAV è sbagliato: per essere classificato "alta velocità" secondo gli standard europei un treno deve viaggiare a velocità superiori a 250 km/h mentre questo non supererà i 220 km/h (120 km/h nel caso di convogli merci).
- Mentre si sostiene che l'opera ridurrà i camion lungo la Val Susa, al Fréjus è stata costruita la seconda canna del traforo autostradale che verrà aperta al traffico nonostante fosse stata motivata solo da ragioni di sicurezza
- Per giustificare la necessità della Torino-Lione si immagina che al 2035 il traffico di merci attuale sulle strade e sulle ferrovie valsusine aumenterà di 5 volte, e di 7 volte nel 2050. Per i proponenti la nuova linea sottrarrà transiti agli altri valichi alpini e nel 2035 in Val Susa passeranno 72.3 Mt di merci di cui 39.9 su ferro e 32.4 su strada. 32.4 Mt equivalgono a circa

2.156.000 camion: più di 3 volte i TIR attuali. A forza di togliere camion dalla strada, bisognerà raddoppiare l'autostrada A32 e la tangenziale di Torino!



- A regime, la NLTL prevede 364 treni al giorno di cui 312 merci. Un numero molto alto che serve a motivare la necessità dell'opera, altrimenti ingiustificabile. Parte dei treni merci (191) saranno instradati sulla direttrice AV/AC Torino-Milano, completata nel 2009. Peccato che il suo modello di esercizio preveda 160 treni al giorno fino a Novara (di cui 60 merci) e soltanto 60 (di cui 6 merci) tra Novara e Milano. Attualmente sulla nuova linea AV/AC Torino-Milano circolano meno di 50 treni passeggeri al giorno e nessun convoglio merci.
- Sulla stessa direttrice ad alta velocità Torino-Milano, il TGV francese che collega già oggi Parigi a Milano non può viaggiare per l'incompatibilità dei sistemi di segnalamento e di restituzione del segnale adottati dalle ferrovie italiane e da quelle francesi.
- Si sostiene l'opportunità della NLTL in tempi di crisi perché produrrà posti di lavoro e immetterà liquidità nell'economia reale. Ma qualsiasi progetto, soprattutto dai costi così alti, crea occupazione. Anzi, le grandi opere sono "capital intensive" e generano pochi addetti - di scarsa qualificazione professionale - in rapporto agli ingenti investimenti. Il fatto che, durante una crisi, le opere pubbliche portino *keynesianamente* lavoro, era sensato nel 1930 quando, fatto 100 il capitale pubblico, 80 pagava maestranze e materiali. Oggi avviene il contrario e i tempi per la ricaduta locale degli investimenti sono lunghi e per niente anticiclici.
- I sondaggi propedeutici, i primi bandi di gara e gli appalti a Chiomonte hanno già sollevato seri dubbi di regolarità e di congruità contabile, causando numerose richieste ufficiali di chiarimenti. In oltre venti anni gli esposti, le denunce e i ricorsi, avanzati da cittadini, associazioni e istituzioni contro varie parti dell'opera sono decine. Nessuno, a oggi, è stato giudicato nel merito. A Firenze la Procura ha indagato funzionari ministeriali disonesti che hanno firmato pareri compiacenti sul progetto TAV toscano. Ma là i guasti sono già avvenuti e i giudici inevitabilmente ne cercano i responsabili. In val Susa si prova a fermarli prima che i danni siano fatti.
- I proponenti sostengono che, se si abbandonasse il progetto, l'Italia dovrebbe pagare penali per 1,6 miliardi. Tale valore deriverebbe dai finanziamenti da restituire, dalla liquidazione di TELT, dal ripristino delle aree di cantiere e dalla chiusura dei tunnel già scavati in Francia. Non ci sono fondi da rimborsare né sanzioni da pagare, come è scritto chiaramente al punto III.4.2.1. del contratto stipulato il 5.12.08 dai governi italiano e francese con l'Unione Europea: "Il beneficiario del contributo può sospendere i lavori se vi sono circostanze eccezionali che li rendono impossibili od eccessivamente difficili". E: "In casi debitamente giustificati il beneficiario può in qualsiasi momento rinunciare in tutto o in parte al contributo finanziario ... senza dover versare alcuna indennità". Lo scioglimento di TELT è già previsto a conclusione del suo compito e già contabilizzato. Le aree di cantiere dovranno comunque essere ripristinate al termine dei

lavori ed i relativi costi sono già indicati negli elaborati progettuali. Le gallerie scavate non devono essere nuovamente riempite: di solito si chiudono con paratie o muri dal costo di qualche centinaia di migliaia di euro. E' invece plausibile che si aprano contenziosi con le ditte che hanno vinto gli appalti (la tratta Milano-Roma ne ha generato molti non ancora risolti). Le sanzioni eventualmente dovute, però, non possono superare l'importo complessivo dei contratti, che al momento riguardano soltanto il cantiere di Chiomonte. Le penali di solito sono riconosciute per "lucro cessante e danno emergente" e si attestano tra il 20% e il 30% del conto preventivo non potendo ovviamente superare spese generali e utile d'impresa. E potrebbero ricadere in capo ai funzionari pubblici che hanno generosamente o incautamente firmato quei contratti...

- Studiosi di diverse discipline (Calafati, Roccatò, Mannarini, Della Porta, Piazza, Caruso, Revelli, Pepino, Algostino) hanno scritto interessanti saggi evidenziando, alla luce delle loro competenze sociologiche e giuridiche, gli errori di supponenza e arroganza che connotano non solo la Torino-Lione ma tutte le grandi opere inutili e imposte.

- Il Tribunale Permanente dei Popoli nel 2015 ha accettato di giudicare il caso del TAV in Val Susa e, dopo un approfondito dibattito pubblico, ha ritenuto di condannare i proponenti l'opera. La sentenza – ovviamente solo morale – si può trovare qui <http://www.presidioeuropa.net/blog/la-sentenza-del-tribunale-permanente-dei-popoli-sessione-di-torino-5-8-novembre-2015/>