

9 Giugno 2005

Alla procura della Repubblica  
Presso il Tribunale di Torino  
Corso Vittorio Emanuele 130  
10100 TORINO

Il sottoscritto Mario Cavagna Bontosi, nato a Torino il 28.11.1946, residente in Bussoleno (valle di Susa), via Massimo D'Azeglio 1,

- in possesso della qualifica di Master di valutazione di Impatto Ambientale, conseguita al Politecnico di Torino ed alla Ecole Polytechnique di Losanna nel 1991;

- rappresentante a livello regionale della Federazione nazionale Pro Natura, riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente,

avendo svolto in tale qualità, o come consulente della Comunità Montana Bassa val di Susa, il ruolo di controrelatore tecnico per tutti i grandi progetti che hanno interessato la valle di Susa negli ultimi 20 anni, partecipando a più di sessanta confronti con i massimi responsabili delle varie progettazioni (circa 10 incontri con la SITAF per la autostrada della Bassa val di Susa nel 1987-90); circa 10 incontri con l'ENEL, e la commissione regionale e nazionale di V.I.A. per l'elettrodotto ad altissima tensione Moncenisio Piosasco, nel 1993 e 1995, in veste di consulente della Comunità Montana Bassa Val Susa; circa due incontri con l'AEM per il progetto di sbarramento della Dora Riparia e della nuova centrale idroelettrica nel 1991-95; circa 10 incontri con il Comitato Promotore per le Olimpiadi invernali di Torino 2006 per le opere relative (anni 1998 e 1999), per disposizioni del CIO, ed infine circa 30 incontri tra il 2000 ed il 2005 con tecnici e dirigenti delle ferrovie Italiane (ora RFI) e della società incaricata della realizzazione del traforo di base del Moncenisio (Alpetunnel poi LTF), e tecnici e consulenti della Regione e del Ministero, in qualità di consulente della Comunità Montana Bassa Val Susa,

in quanto persona informata sui progetti e sulle vicende che stanno interessando la Valle di Susa e unitamente a Emilio Delmastro, nato a Torino 01.03.1939, presidente di Pro Natura Torino ONLUS

espone

le seguenti ipotesi di reato in relazione all'incidente avvenuto nel tunnel autostrade del Frejus il 4 giugno 2005.

Premesso

- che il progetto di una nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità od Alta Capacità Torino Lione comporta un volume di spesa stimato in 20 miliardi di Euro di cui circa la metà a carico della parte italiana;

- che questo progetto, presentato nel 1993 ha trovato in questi 12 anni una ferma e democratica opposizione da parte delle amministrazioni comunali e degli abitanti della Valle di Susa e della cintura ovest di Torino che, sottolineandone le incongruenze ed il fortissimo impatto alla vivibilità del territorio di 35 comuni, ne hanno sino ad ora impedito qualsiasi inizio preliminare;

- che, dopo 7 anni di rinvii, è annunciata per questo mese di giugno l'installazione di un cantiere per realizzare la galleria di prospezione di Venaus in vista della definitiva messa a punto del progetto esecutivo;

- che l'inizio di questo cantiere è fortemente contrastato dalle amministrazioni e dalla popolazione della valle e della cintura metropolitana di Nord Ovest, che avevano indetto per il giorno 4 giugno una grande manifestazione che ha visto sfilare pacificamente 30.000 persone;
- che, come largamente annunciato dal Comitato Promotore per la realizzazione della Lione Torino, il mancato avvio di questo cantiere da parte italiana avrebbe indotto la Commissione Europea a togliere tale progetto dall'elenco dei progetti prioritari ai fini di un finanziamento europeo che è visto come determinante ai fini di una realizzazione;
- che in questo momento il progetto stesso si trova in una fase critica;
- che il precedente dell'incidente del marzo 1999 che bloccò il traffico autostradale del Monte Bianco ha dimostrato come un evento di questo genere possa essere trasformato in un fortissimo fattore promozionale della linea AV/AC Torino Lione che, proprio a seguito di quell'incidente, passò da una fase di crisi al protocollo di intesa del vertice intergovernativo di Nimes del settembre 2000, di cui è diretta conseguenza l'accordo di massima per la sua realizzazione firmato dai due governi a Torino nel gennaio 2001;
- che ai livelli più bassi degli appalti che si muovono intorno ad una grande opera vi possono essere imprese e persone suscettibili di commettere reati pur di beneficiare delle ricadute che vengono dai grandi investimenti che sono legati alla realizzazione di un progetto che è il più importante e costoso tra tutti quelli previsti dalla Legge Obiettivo,

avendo rilevato

le anomalie tecniche di questo incidente, a detta dei quotidiani nazionali, ed in particolare l'incendio del gasolio a seguito alla rottura del motore del camion in galleria;

il fatto che questo incendio abbia potuto approfittare dalla mancata operatività dalla parte francese del portale per la segnalazione dei principi di incendio di cui era in corso la installazione, a quattro anni di distanza dalla sua installazione sul lato italiano;

la incredibile coincidenza di questo incendio con la manifestazione popolare contro la linea Torino Lione del 4 giugno;

il fatto che, come era nello scenario più prevedibile, la lobby di promozione della Torino Lione si sia immediatamente attivata per sfruttare questo incidente per ottenere la approvazione della nuova linea.

segnala alla autorità giudiziaria la necessità di indagare

1) sulla possibilità che qualche persona od associazione delittuosa abbia manomesso il camion su cui è scoppiato l'incendio al fine di ottenere deliberatamente un incendio in galleria;

2) che abbia fatto questo all'oscuro dell'autista stesso e di tutte le persone che si occupano della promozione, ai fini di creare una situazione favorevole all'inizio di un progetto da cui si attendeva di potere trarre qualche beneficio diretto od indiretto.

Tenendo conto

- della forte motivazione che può essere data da un volume di spesa di 20 miliardi di euro;
- del conseguente grande numero di persone che potrebbero pensare di trarne dei benefici.