

**Alla Corte dei Conti**  
**Procura Generale**  
**Procura Regionale per il Lazio**  
**Procura Regionale per il Piemonte**

**Esposto / Denunzia**

Noi sottoscritti Parlamentari della Repubblica Italiana:

Senatore Marco Scibona, Senatore Alberto Airola, Deputata Laura Castelli  
Deputata Fabiana Dadone, Deputato Ivan Della Valle, Senatore Carlo Martelli,  
Senatrice Manuela Serra, Senatore Gianni Pietro Giroto, Senatore Roberto  
Cotti, Senatrice Sara Paglini, Senatore Bruno Marton, Senatrice Elisa  
Bulgarelli, Senatrice Serenella Fucksia, Senatrice Giovanna Mangili, Senatore  
Vincenzo Santangelo, Senatore Maurizio Buccarella, Senatore Mario Michele  
Giarrusso, Senatore Enrico Cappelletti, Senatrice Laura Bottici, Senatrice Enza  
Rosetta Blundo, Senatrice Barbara Lezzi, Senatore Giovanni Endrizzi, Senatore  
Vito Claudio Crimi, Senatore Nicola Morra,

esponiamo quanto segue.

Con Accordo sottoscritto in Torino il 20 gennaio 2001, il Governo della  
Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese decidevano la

realizzazione di una nuova linea ferroviaria, mista merci - viaggiatori, collegante Lione e Torino (notoriamente conosciuta come TAV).

Con l'Accordo, si impegnavano a costruire le opere della “parte comune” Franco - Italiana (*cfr. art. 1, allegato doc. n. 1*).

La “parte comune” della linea ferroviaria è costituita dalla tratta di frontiera tra i due Stati, tra Montmélian in Francia e Chiusa San Michele in Italia.

In tale parte comune è prevista una galleria c.d. di base, di 57 km sotto le Alpi, tra Italia e Francia, da Bussoleno a Saint Jean de Maurienne.

L'accordo del 29 gennaio 2001 tra i governi italiano e francese costituiva solo un “programma di prima fase”, preliminare di studio di realizzazione, consistente nella costruzione di gallerie di sondaggio, chiamate “discenderie” o “geognostiche”, finalizzate solo alla conoscenza geologica del suolo (*cfr. art. 4 e 5, allegato doc. n. 1*).

L'Accordo del 29 gennaio 2001 stabiliva solo la realizzazione delle opere di studio e di ricognizione preliminare, rinviano la decisione dei lavori definitivi ad altri futuri Protocolli addizionali (*cfr. art. 4 e 5, allegato doc. n. 1*).

\* \* \*

Con ulteriore Accordo sottoscritto in Roma il 30 gennaio 2012, il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica francese, in prosieguo all'Accordo sottoscritto tra le stesse parti in Torino il 29 gennaio 2001, stabilivano le condizioni di realizzazione e di esercizio, solo una volta

realizzata, della linea ferroviaria Torino - Lione (*cf. art. 1, comma primo, allegato doc. n. 2*).

Le Parti stabilivano espressamente che:

*“”L'Accordo non costituisce uno dei protocolli addizionali previsti dall'art. 4 dell'Accordo firmato a Torino tra i Governi italiano e francese il 20 gennaio 2001. In particolare, non ha come oggetto di permettere l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese, che richiederà l'approvazione di un protocollo addizionale separato, tenendo conto in particolare della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.””* - *cf. art. 1, comma terzo, allegato doc. n. 2.*

L'Accordo, inoltre, prevede la ripartizione dei costi di tutte le gallerie di sondaggio, le “discenderie”, in parti uguali (al 50%) tra i due Stati interessati (*cf. art. 15, Accordo del 30.1.2012, doc. n. 2*).

Quindi, lo Stato italiano paga la metà dei costi delle discenderie francesi.

\* \* \*

In sede di attuazione dell'accordo del 29 gennaio 2001, per il raggiungimento del fine conoscitivo, sono state progettate tre gallerie geognostiche, “discenderie”, in territorio francese, mentre una è in territorio italiano.

Attualmente, le tre “discenderie” francesi risultano realizzate già nel 2010, mentre quella italiana - c.d. cunicolo geognostico della “Maddalena” - risulta realizzata per meno del 30% dell'opera.

\* \* \*

In conformità all'Accordo del 29 gennaio 2001, è stata costituita in Francia la società privata LTF (Lyon Turin Ferroviare) s.a.s., con il 50% di proprietà RFI, Rete Ferroviaria Italiana, del gruppo FF.SS.

L'oggetto e lo scopo della costituzione della soc. LTF è esclusivamente quello di eseguire gli studi e le ricognizioni di fattibilità della “parte comune” della nuova linea ferroviaria Torino - Lione, in particolare di eseguire i tunnel geognostici, cioè, solo le “discenderie”, così come previsto dall'accordo del 29 gennaio 2001 (*cfr. visura camerale, allegato doc. n. 3*).

Proprio per la momentanea funzione, la soc. LTF, costituita nel 2002, aveva una durata fino al 2007, poi prolungata fino al 2010, poi al 2013 ed infine fino al 2015.

Secondo gli accordi del 29 gennaio 2001 e del 30 gennaio 2012, la soc. LTF è competente solo per la realizzazione dei suddetti studi, mentre per la realizzazione dei lavori definitivi della “parte comune”, compreso il tunnel di base Bussoleno - Saint Jean de Maurienne, dovrà occuparsene un nuovo soggetto, il costituendo Promotore Pubblico (*art. 6, Accordo del 30.1.2012, allegato n. 2*).

\* \* \*

E' di questi giorni la notizia che la società LTF, ha disposto per l'inizio del 2015 l'apertura di un cantiere per la realizzazione di una nuova galleria esplorativa di 9 Km., che sarà scavata in orizzontale verso l'Italia, nell'asse e del diametro della “galleria di base” definitiva, che congiunge le basi di due

“discenderie” verticali francesi, quelle di San Martin de la Porte e quella di La Praz, sempre in territorio francese (*cf. doc. 4, 5, 6 e 7*).

Tale galleria è presentata come una ulteriore galleria di studio fatta rientrare nel “programma di prima fase”, i cui costi, quindi, sono a carico per metà dello Stato italiano.

\* \* \*

**- La nuova galleria geognostica è inutile.**

Risulta, infatti, che l'attività esplorativa in territorio francese era già conclusa con la realizzazione delle tre “discenderie” terminate nel 2010.

Nella relazione dei geologi della stessa soc. LTF del 2011 la conoscenza geologica era completa e non necessitava ulteriori studi, né accertamenti, oltre quelli effettuati tramite le tre discenderie.

Tale dichiarazione è stata resa anche in sede di approvazione del bilancio della soc. LTF del maggio 2012.

Tutto ciò si evince anche dalla raccomandazione del 1° agosto 2012 della Corte dei Conti francese al Primo ministro della Repubblica francese, nonché dalla risposta di quest'ultimo dell' 8.10.2012 (*cf. doc. 8 e 9*).

Tali Organi davano atto della conclusione dell'attività conoscitiva e non indicavano affatto alcuna necessità di ulteriore opera di cognizione o esplorativa essendo lo studio già completato.

Tra l'altro, suddetti Organi riportavano il costo definitivo delle opere di studio effettuate pari ad €. 901 milioni rispetto ai 320 milioni iniziali secondo la Corte

dei Conti, ed €. 321 milioni rispetto ai 96 iniziali secondo il Primo ministro francese.

La Corte dei Conti francese segnalava, ancora, l'assoluta incertezza dei costi dell'opera definitiva, indicati in continuo aumento visto che a fronte di un preventivo di €. 10,259 Miliardi del 2010 (rispetto ai 6,694 Miliardi del 2003), nel 2012 veniva stimato un costo di €. 26,100 Miliardi.

Essendo un lavoro conoscitivo assolutamente inutile e considerata la prevista partecipazione finanziaria dello stato italiano al 50% dei suoi costi, è ovvio che si tratti di sperpero di denaro pubblico con grave danno all'erario italiano.

\* \* \*

**- In realtà si tratta del tunnel definitivo di base.**

Quanto al tracciato, la nuova galleria di “ricongiungimento” corrisponde esattamente ed effettivamente alla “galleria di base” e, cioè, all'opera prevista come seconda fase, i lavori definitivi, rientrante nella “parte comune”: *tunnel a due canne di circa 57 chilometri, tra Saint Jean de Maurienne in Francia e Susa Bussoleno in Italia, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese* (art. 4, lettera b) dell'Accordo 30.1.2012, allegato doc. n. 2).

Che si tratti della galleria definitiva di base, oltre che dal tracciato, si evince dalla consistenza e dalle modalità costruttive dell'opera, ben diverse da un tunnel esplorativo.

LTF ha dichiarato che la nuova galleria ha la lunghezza di 9 chilometri, un diametro decisamente maggiore delle discenderie e pari a quello della galleria

definitiva, un tracciato corrispondente a quello della galleria di base definitiva e per la sua realizzazione necessitano almeno 120 mesi (dieci anni) per cui non possono essere stabiliti costi definitivi (*cfr. doc. n. da 4 a 7*).

Che si tratti del tunnel di base risulta anche dal bando di gara indetto da LTF il 22.12.2012.

Tale decisione integra la violazione di norme di legge e degli Accordi che disciplinano la decisione, la realizzazione ed il finanziamento dell'opera.

\* \* \*

**- Violazione delle norme sulla decisione di inizio dell'opera**

**L'art. 1, comma terzo, dell'Accordo 30.1.2012** stabilisce che non è permesso l'avvio dei lavori definitivi della parte comune italo-francese (tunnel a due canne di 57 km., art. 4, lettera b), per i quali occorrerà l'approvazione di un protocollo addizionale separato, in particolare, tenendo in dovuto conto della partecipazione definitiva dell'Unione europea al progetto.

**L'art. 5, ultimo comma, del medesimo Accordo del 2012**, stabilisce che solo un nuovo Protocollo potrà stabilire l'avvio dei lavori definitivi della sezione comune italo-francese, così come già stabilito dall'art. 4 dell'accordo del 29 gennaio 2001.

Tale nuovo accordo non è stato ancora formato, né sottoscritto: è inesistente.

Inoltre, soggetto deputato alla realizzazione dell'opera definitiva è il Promotore Pubblico, quindi, giammai la soc. LTF poteva intraprendere un'opera per legge non di sua competenza. LTF è sprovvista di qualsiasi autorizzazione.

Il cofinanziamento concesso dall'Unione Europea con la sua Decisione C (2008) 7733 definitivo, autorizza solamente un prolungamento delle due gallerie geognostiche di ulteriori 300 metri ciascuna e non di 9 Km.

I lavori di prolungamento di 300 metri delle discenderie francesi sono già avvenuti e completati.

Anche in tal senso, la nuova galleria di 9 Km di collegamento delle basi delle due discenderie non è finanziata, né autorizzata.

\* \* \*

**- Violazione delle norme sul finanziamento dell'opera.**

La menzionata diversa denominazione della “galleria di base” come “galleria di ricongiungimento esplorativa” integra, inoltre, la violazione da parte della soc. LTF degli Accordi stipulati dallo Stato italiano.

L'art. 16, Titolo IV, dell'Accordo del 30.1.2012, stabilisce espressamente:

*“”Modalità di realizzazione del progetto oltre gli studi, le indagini ed i lavori preliminari.*

*La disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l'avvio dei lavori delle varie fasi della parte comune italo-francese della sezione internazionale. Le Parti si rivolgeranno all'Unione europea per ottenere una sovvenzione pari al tasso massimo possibile per questo tipo di opera.””.*

Il finanziamento indicato dalla citata norma non è disponibile, pertanto è proibito avviare il “cantiere”, così come arbitrariamente deciso dal Presidente di LTF.



L'inizio della realizzazione del tunnel di base, inoltre, non può avvenire se non vi è la conoscenza dei costi che, in base al successivo art. 18 dell'Accordo del 30.1.2012, devono essere preventivamente certificati.

Al momento, non si conoscono i costi del progetto definitivo, non vi è alcuna certificazione dei costi del progetto definitivo da parte di un soggetto terzo indipendente, ritenuta essenziale dall'art. 18 dell'Accordo del 30.1.2012.

La stessa Corte dei Conti francese, con la sopra richiamata Raccomandazione del 1° agosto 2012 al Primo ministro francese, ha sollevato la questione che, in assenza della conoscenza e certificazione dei costi da parte di un soggetto terzo, non può procedersi ad alcuna apertura del “cantiere” di costruzione del tunnel di base.

Successivamente, il Primo ministro francese ha continuamente ribadito la pregiudiziale certificazione dei costi.

In realtà tale certificazione non è stata mai effettuata.

Ignorando tali disposizioni, la decisione di apertura del cantiere si connota palesemente come illecita ed illegale.

Parimenti, non vi è la disponibilità finanziaria, né a livello europeo, né francese, ritenuta essenziale dall'art. 16 del medesimo Accordo.

Pertanto, non può procedersi ad alcun avvio della costruzione del tunnel di base anche perché espressamente proibito.

E' chiaro che la soc. LTF, con la diversa denominazione di tunnel geognostico di ricongiungimento ha provveduto all'avvio del tunnel di base aggirando la

condizione posta dall'Accordo che risulta così palesemente violato, con gravi conseguenze anche per le finanze dello Stato italiano.

L'opera in oggetto, la galleria tra San Martin de la Porte e La Praz, è una palese simulazione in frode agli Accordi ed alle norme definite nei Trattati e che dovevano essere rispettate!

\* \* \*

L'avvio del cantiere del nuovo tunnel in questione, oltre a non avere una certificazione dei costi né copertura finanziaria, è stato indetto dal presidente della soc. LTF, il sig. Hubert Marie Du Mesnil, ed assegnato senza una gara conclusasi regolarmente, o comunque, incompleta.

Il precedente presidente della LTF, sig. Patrice Raulin, in una conferenza stampa tenutasi nell'aprile 2012 a Roma, aveva divulgato la valutazione interna del costo dello scavo della galleria; cioè, ha divulgato la notizia ben otto mesi prima della gara di appalto fissata al 22 dicembre 2012.

Suddetta valutazione è stata divulgata dai mezzi di informazione in anticipo alla data della gara proprio in conseguenza della suddetta conferenza stampa (*cfr. doc. 10 e 11*).

Tale comportamento viola le regole sulla concorrenza ed è in contrasto con gli interessi pubblici per i quali si ricorre alla gara di appalto.

Nonostante ciò, i lavori del nuovo tunnel sono stati assegnati dal presidente di LTF alle società SPIE Batignoles e EIFFAGE (*cfr. doc. 5*), i cui presidenti sono tra i soci fondatori e membri del Consiglio di amministrazione della soc. IGD

(Istituto per la Gestione Delegata), società presieduta dallo stesso presidente di LTF, sig. Huber Du Mesnil.

La commistione di interessi in conflitto tra loro ed il contrasto dell'operato con le regole della concorrenza e della trasparenza, configurano ulteriormente violazioni di legge per cui necessita l'arresto dell'iniziativa oggi denunciata.

\* \* \*

I fatti sopra esposti sono stati denunciati da alcuni parlamentari francesi alle competenti autorità anche contabili e penali francesi (Procuratore nazionale della Repubblica francese - Direzione Finanza), oltre che all'OLAF (Ufficio europeo per la lotta antifrode).

La società LTF non può richiedere e pretendere l'ottenimento di finanziamento europei per le indagini “geognostiche” dal momento che di fatto tali indagini in territorio francese sono concluse e che di fatto tali lavori consistono nello scavo della “galleria di base” in territorio francese, come anche dichiarato dalla stessa società.

Anche nell'ipotesi di ritenere la nuova galleria come “geognostica”, esplorativa, deve considerarsi illegale e nociva all'Erario italiano.

La nuova galleria, infatti, è realizzata per scopi già acquisiti, quindi inutili, nonché con dimensioni e strutture esagerate rispetto a quelli richiesti per le gallerie esplorative.

Le gallerie geognostiche, come è già avvenuto per le discenderie, richiedono uno scavo di sezione di gran lunga inferiore e una strutturazione interna meno complessa e meno costosa rispetto a quella che LTF si propone di realizzare.

E' chiaro, quindi, che la nuova galleria in oggetto provoca un costo molto superiore a quello effettivamente occorrente.

Il che comporta un maggior quanto inutile esborso di denaro a carico dello Stato italiano che ben potrebbe evitare.

Che si tratti di un nuovo tunnel geognostico o che si tratti dell'effettivo tunnel definitivo di base, lo Stato italiano è chiamato a finanziare un'operazione che appare illegale e comporta l'esecuzione di un'opera illegittima.

Tenendo presente che lo Stato Italiano paga il 57,9% dei costi del tunnel definitivo di base, o, comunque, il 50% delle gallerie geognostiche anche francesi, in caso di annullamento dell'operato di LTF o di accertamento e dichiarazione di illegalità della procedura seguita, lo Stato italiano verrebbe depauperato delle risorse finanziarie elargite per opere inutili ed illegittime ed operazioni illegali.

\* \* \*

La soc. LTF sas è azionata per il 50% da Rete Ferroviaria Francese e da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) controllata da FF.SS. Ferrovie dello Stato.

Il consiglio di amministrazione di LTF è composto da rappresentanti dei due gestori delle infrastrutture.

Il presidente del consiglio di amministrazione è il sig. Hubert Marie Du Mesnil.

La sede legale in Italia è posta in Torino, piazza Nizza n. 46 (c.a.p. 10126).

Il legale rappresentante in Italia è il sig. Maurizio Bufalini.

Incaricato al pagamento dei costi per parte italiana pari al 50% è il CIPE che, attualmente, non sarebbe in possesso né del progetto definitivo, né della certificazione dei costi, né della certezza del contributo europeo, né della disponibilità finanziaria nazionale.

Solo dal dicembre 2014, successivamente, quindi, alla decisione di realizzazione dell'opera, è stata redatta la Valutazione di Impatto Ambientale.

Dell'opera in oggetto, non risulterebbero deliberazioni del Governo italiano, né previsioni nel Bilancio dello Stato che autorizzino la realizzazione e/o che garantiscano la copertura finanziaria.

Malgrado ciò, LTF ha provveduto all'assegnazione dell'appalto, all'apertura del cantiere, all'inizio dell'opera, ed ha determinato il conseguente impegno di spesa, per metà posto a carico dello Stato italiano.

\* \* \*

Pertanto, noi sottoscritti esponenti, come sopra generalizzati e domiciliati,

### ***CHIEDIAMO***

all'Autorità adita, affinché Voglia intervenire nel caso per verificare se dall'esposizione dei fatti, e da quelli che si chiede di individuare con maggiore precisione, si ravvisano estremi di violazione di legge, di Danno all'Erario, di utilizzo improprio di Fondi pubblici, di gestione e/o condotte contrarie al buon andamento della Pubblica Amministrazione o, comunque, la loro non

corrispondenza agli obiettivi stabiliti dalla legge e di ulteriori fattispecie illecite.

Verificare se dall'esposizione dei fatti derivi un illegittimo accollo al bilancio dello Stato dei debiti contratti da FF.SS., da R.F.I. e da LTF.

Conseguentemente, individuare e punire i responsabili autori con istanza di punizione dei responsabili.

Chiediamo di essere informati sul seguito che intenderà dare all'azione pubblica.

Ci dichiariamo disponibili per fornire ulteriori indicazioni, atti e precisazioni.

Si allegano i seguenti documenti:

1. Accordo del 29 gennaio 2001;
2. Accordo del 30 gennaio 2012;
3. Visura camerale della soc. LTF sas del 3.2.2015;
4. Comunicato di LTF "*Il cantiere ...*";
5. articolo de "Il Sole 24 Ore" del 16 maggio 2014;
6. articolo de "La Stampa di Torino";
7. articolo de "La Valsusa" del 23 ottobre 2014;
8. Raccomandazione della Corte dei Conti francese del 1° agosto 2012 con pedissequa traduzione in italiano;
9. risposta del Primo Ministro francese dell' 8 ottobre 2012 con pedissequa traduzione in italiano;
10. articolo de "Edilcantiere" del 21 ottobre 2014;

11. articolo de “Le strade dell'informazione” del 21 ottobre 2014;
12. prospetto grafico del tunnel di base;
13. articolo de “La Stampa” del 6 febbraio 2015.

Roma, 4 Marzo 2015