

Rencontre avec la Commission Européenne - DG MOVE.B

Incontro con la Commissione Europea – DG MOVE.B

Parlement Européen - Bruxelles

mercredi le 27 avril 2016, 9h35 – 11h20

Le projet TEN-T Lyon – Turin

Participants:

- **Commission Européenne, DG MOVE:** Olivier Onidi (jusqu'à 10h15), Herald Ruijters, Günther Ettl
- **MEPs:** Daniela Aiuto (M5S), Eleonora Evi (M5S), Marco Valli (M5S), Tiziana Beghin (M5S), Curzio Maltese (GUE)
- **Opposition au projet Lyon-Turin :** Cristina Patrito, Daniel Ibanez, Massimo Bongiovanni, Paolo Prieri

n. 24 Questions des MEPs et de l'opposition au projet Lyon-Turin « Aspects Economiques »

M. Onidi, en tant que représentant de la **Commission**, le 15 Mars vous avez déclaré¹ en TRAN (25'55") :
«*J'espère que les MEPs feront un examen critique des priorités que nous avons.* »

La réunion d'aujourd'hui est un des actes de cette révision critique : «*Arrêter le projet Lyon-Turin est souhaitable, possible et convenable pour l'Union Européenne, la France et l'Italie* ».

M. Onidi, en tant que représentant de la **Commission**, le 15 mars vous avez également déclaré¹ (33'18) que
"les MEPs devraient avoir les mêmes information sur le projet qu'ils sont en possession de la DG MOVE".

Nous rappelons, dans l'esprit de la transparence, la Résolution du Parlement Européen 2015/2128(INI) du 8 mars 2016² : "58. Le Parlement demande à la **Commission** de publier toute la documentation relative au projet de ligne à grande vitesse Lyon-Turin et à son financement".

n. 24 Domande dei MEPs e dell'opposizione al progetto Torino - Lione « Aspetti Economici »

Sig. Onidi, come rappresentante della **Commissione** Lei il 15 marzo in TRAN ha affermato³ (25'55") :
"auspico che i MEPs facciano una revisione critica delle priorità che abbiamo".

La riunione di oggi è uno degli atti di questa revisione critica: "Fermare il progetto è auspicabile, possibile e conveniente per l'Unione Europea, l'Italia e la Francia."

Sig. Onidi, come rappresentante della **Commissione** Lei il 15 marzo ha anche affermato³ (33'18) che "i MEPs devono avere le stesse informazioni sul progetto che sono in possesso di DG MOVE"⁴.

Desideriamo ricordare, nello spirito della trasparenza, la Risoluzione del Parlamento Europeo 2015/2128(INI) dell'8 marzo 2016⁵, che recita: "58. Il Parlamento chiede alla **Commissione** di rendere pubblici tutti i documenti attinenti al progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione e ai relativi finanziamenti".

¹ Le 15 mars 2016 <https://www.youtube.com/watch?v=OK428RHxvq8>

² <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+20160308+ITEMS+DOC+XML+V0//IT&language=FR>
Résolution du Parlement européen du 8 mars 2016 sur le rapport annuel 2014 sur la protection des intérêts financiers de l'Union européenne – Lutte contre la fraude (2015/2128(INI)) : Le Parlement Européen: 57. fait part de ses préoccupations concernant l'absence d'une transparence totale du financement des grands projets d'infrastructure; invite la Commission à envisager de présenter une proposition qui rende obligatoire la publication de tous les rapports financiers et des projets relatifs à des travaux publics de grande envergure, notamment la documentation relative aux sous-traitants; 58. demande à la Commission de publier toute la documentation relative au projet de ligne à grande vitesse Lyon-Turin et à son financement;

³ 15 marzo 2016 <https://www.youtube.com/watch?v=OK428RHxvq8>

⁴ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+20160308+ITEMS+DOC+XML+V0//IT&language=IT>

⁵ **Risoluzione del Parlamento europeo** 8 marzo 2016: Relazione annuale 2014 sulla tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea – Lotta contro la frode (2015/2128(INI)): Il Parlamento europeo:

57. esprime preoccupazione per la mancanza di piena trasparenza riguardo al finanziamento dei grandi progetti infrastrutturali; invita la Commissione a valutare la presentazione di una proposta intesa a rendere obbligatoria la pubblicazione di tutti i resoconti finanziari e i progetti relativi alle grandi opere pubbliche, compresa la documentazione relativa ai subappaltatori;

58. chiede alla Commissione di rendere pubblici tutti i documenti attinenti al progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione e ai relativi finanziamenti;

n. 24 Questions « Aspects économiques »

1. Le temps de voyage entre Paris et Milan, en utilisant les lignes ferroviaires existantes et en service, y compris la voie à grande vitesse entre Turin et Milan, est de 5h25', soit de 25' de plus qu'après une mise en service du tunnel de base en projet <https://vimeo.com/144990637>. *Compte tenu de ce gain limité, comment la Commission justifie-t-elle la dépense de plus de 10 milliards € pour le seul tunnel de base et comment prévoit-elle l'équilibre d'exploitation ?*
2. Le fret ferroviaire entre la France et l'Italie a quasiment disparu depuis 2011 (fin des travaux de mise au gabarit B1 de la ligne ferroviaire existante) alors que :
 - 1.- la Suisse et l'Autriche sont en mesure de faire passer 17 et 15 millions de tonnes de fret sur les lignes de montagne analogues;
 - 2.- les tonnages transportés en 1983 s'établissaient à 9,8 millions de tonnes par an contre 3,2 millions de tonnes en 2014;
 3. - la Décision C(2003)664 autorise la France à subventionner les opérateurs de fret pour l'équipement en matériels permettant le report modal de la route vers le rail, notamment les moyen dits Polyrail et Multi-berce.*Comment la Commission va-t-elle contraindre la France et l'Italie à utiliser la voie ferroviaire existante rénovée pour diminuer le trafic routier dans les Alpes franco-italiennes et respecter les objectifs du Livre Blanc des transports ?*

Documents relatifs
Décision C(2003) 664 http://lyonturin.eu/documents/docs/C2003_664_decision_comm_eur_ademe_polyrail.pdf
Fichier BAV Admin
[http://lyonturin.eu/documents/docs/Trafic%20de%20marchandises%20C3%A0%20travers%20les%20Alpes%20\(tous%20les%20transports%201980-2013\).xls](http://lyonturin.eu/documents/docs/Trafic%20de%20marchandises%20C3%A0%20travers%20les%20Alpes%20(tous%20les%20transports%201980-2013).xls)
Rapport Alpinfo <http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2013-fr.pdf>
Rapport Alpinfo 2014 http://lyonturin.eu/documents/docs/alpinfo_annuel_2014_V04_00-1.pdf
3. *En complément de ces questions, nous souhaitons obtenir de la Commission les prévisions indépendantes qui concernent les flux de trafic fret et passagers sur l'itinéraire Lyon –Turin.⁶*
4. Lors de nos échanges les représentants de la Commission nous ont expliqué que la ligne Perpignan-Figueras était en faillite du fait de l'absence de réseaux efficaces en France et en Espagne pour desservir le tronçon. La situation est donc identique pour le tunnel de base en projet qui sera connecté au mieux que sur le réseau existant.
Au regard de la faillite de la ligne ferroviaire Perpignan-Figueras, du coût kilométrique 6 fois supérieur du projet Lyon-Turin, du bassin de population largement inférieur, du trafic de marchandises entre la France et l'Italie par les Alpes du Nord égale au tiers de ceux circulant sur l'axe Perpignan-Figueras;
La commission prend-elle la responsabilité des conséquences financières d'une faillite du projet et de l'endettement des Etats qui en résulterait ?
5. *Comment la Commission démontre-t-elle la Valeur Ajoutée Européenne du projet Lyon-Turin ?*
6. *Nous demandons à la Commission la communication de l'affection détaillée par des fonds apportés par l'Union européenne à l'Italie et à la France pour le projet Lyon-Turin depuis l'origine jusqu'à ce jour.*

⁶ Règlement CEF (UE) No 1316/2013 ... considérant ce qui suit: Pour ce qui est des transports, afin de tenir compte d'éventuels changements touchant les priorités politiques et les capacités technologiques, ainsi que les flux de trafic, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne l'adoption des modifications de la partie I de l'annexe I et de préciser les priorités de financement pour les actions éligibles en vertu de l'article 7, paragraphe 2, qui devront apparaître dans les programmes de travail.

7. Les règles⁷ pour éviter les conflits d'intérêts sont clairement définies par l'OLAF, les Etats membres et l'OCDE.
- 1.1 - Pour ce qui concerne l'analyse coût bénéfice ACB, la Commission est-elle au courant qu'a été effectuée en 2011 (cf. Cahier n. 8 de la Présidence du Conseil des Ministres italien⁸), soit trois ans après l'octroi par la Commission du premier cofinancement au projet Lyon-Turin quand la règle prévoit que l'analyse ACB soit effectuée avant l'octroi du financements.**
- 7.2 - Cette analyse coût bénéfice ACB a été effectuée par Monsieur Oliviero Baccelli présenté comme professeur de l'Université Bocconi : il est en fait un enseignant non académique selon la même université et également membre du conseil d'administration de TELT. <http://faculty.unibocconi.it/olivierobaccelli/> <http://www.ltf-sas.com/constitution-du-nouveau-promoteur-telt-et-remise-lue-du-dossier-de-demande-de-financement-pour-2014-2020/>
- 7.3 - Le Polytechnique de Milan⁹ a critiqué en manière définitive cette ACB tandis que le prof. Rémy Prud'homme¹⁰ affirme que le résultat d'une ACB indépendante montre un VAN di - 32,6 Milliards de €.
- 7.4 - La certification des coûts par un tiers extérieur (Article 18 Accord de Roma du 30 janvier 2012), servant de base à la subvention de l'Union Européenne, a été confiée par Monsieur Hubert du Mesnil, président de TELT, aux sociétés Tractebel groupe GDF Suez et TUC Rail,
- 7.5 - GDF Suez est membre du conseil d'administration de l'IGD dont Monsieur Hubert du Mesnil est président, <http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf>
- 7.6 - Tractebel a travaillé pour Lyon-Turin Ferroviaire de 2002 à 2006 et de 2009 à 2013, <http://www.tractebel-engie.com/references/lyon-turin-railway-line-2/>,
- 7.7 - TUC Rail est présidé par Monsieur Luc Lallemand administrateur de RFF (actionnaire historique de LTF) et vice-président de EIM Rail lorsque Monsieur du Mesnil en était président <http://www.vub.ac.be/en/fellows/profiel/luc-lallemand>
<http://www.mobilicites.com/011-147-Nomination-Hubert-du-Mesnil-president-de-l-European-Rail-Infrastructures-Managers.html>
- La Commission considère-elle que ces situations sont compatibles avec les dispositions inscrites dans la Décision C(2008)7733¹¹: III.2.5 - Passation des marchés et III.2.6 - Conflit d'intérêts. La commission considère-t-elle que Monsieur Oliviero Baccelli, Tractebel et TUC Rail doivent être regardés comme des experts indépendants sans conflit d'intérêts au regard des définitions de l'OLAF, des Etats membres et de l'OCDE?**
8. **Comment la Commission garantit-elle que le coût du tunnel de base serait inférieur à 11 milliards d'€ constaté pour le tunnel du Saint Gothard en Suisse de même longueur et dans le même massif alpin ?** http://www.gottardo2016.ch/sites/default/files/Flyer-gottardo-f_0.pdf
9. Le marché de la Galerie de Saint Martin de la Porte en France a été confié aux sociétés SPIE Batignolles et Eiffage. http://lyonturin.eu/documents/docs/Avis-attribution-SMP4_2014-OJS097-170221-fr_publi%C3%A9-au-JOUE-le-21052014-3.pdf Ces deux sociétés sont fondatrices de l'IGD, présidé par Monsieur Hubert du Mesnil élu par le conseil d'administration. <http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf> Monsieur Hubert du Mesnil qui leur signe les marchés de travaux et notamment celui de la galerie de Saint Martin de la Porte dont le montant a été divulgué dans la presse italienne huit mois avant la publication l'avis de marché. <http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf>
- La commission considère-t-elle que ces faits sont compatibles avec les définitions de l'usage de l'argent public, des définitions sur le conflit d'intérêts tant au niveau européen que**

⁷ Guide pratique OLAF Identifier les conflits d'intérêts dans les procédures de passation des marchés publics concernant des actions structurelles. <http://ec.europa.eu/sfc/sites/sfc2014/files/sfc-files/guide-conflict-of-interests-FR.pdf>

⁸ Cahier n. 8 Décembre 2011 - http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/quaderno8.pdf

⁹ Il Politecnico di Milano sull'ACB Torino - Lione <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=8907>

¹⁰ Il prof Rémy Prud'homme sur l'ACB Lyon Turin <http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/0201/06/R%C3%A9my-Prudhomme-ACB-Lyon-Turin-mai-2015.pdf>

¹¹ [Décision C\(2008\) 7733](http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/0201/06/R%C3%A9my-Prudhomme-ACB-Lyon-Turin-mai-2015.pdf)

national et des dispositions de la Décision C(2008) 7733¹² article III.2.5 "Passation des marchés" et article III.2.6 - "Conflit d'intérêts" ?

Documents relatifs

Copie des statuts de l'IGD http://lyonturin.eu/documents/docs/STATUTS_2011_IGD.pdf

10. L'Autorité italienne garante de la Concurrence et du Marché a décidé le 21 décembre 2015 que le directeur général de TELT, M. Mario Virano, se trouve dans une situation d'incompatibilité au sens de la loi 215/2014 et qu'il ne peut exercer sa fonction sans conflit d'intérêts¹³.

Quelle procédure la Commission a-t-elle mise en œuvre pour que cette situation cesse ?

11. *Quelles procédures la Commission a-t-elle mis en œuvre pour contrôler l'existence de conflits d'intérêts selon les dispositions inscrites dans la Décision C(2008) 7733¹⁴ Article III.2.5 "Passation des marchés", Article III.2.6, ?*

Documents relatifs

Guide pratique OLAF à l'intention des gestionnaires "Identifier les conflits d'intérêts dans les procédures de passation des marchés publics concernant des actions structurelles."¹⁵

12. *La Commission européenne considère-t-elle que TELT, bénéficiaire des subventions européennes, est suffisamment fiable pour lui attribuer plus de quatre milliards d'€ à terme sur la seule foi des ses administrateurs et sous-traitants directs sans vérification par un expert totalement indépendant des bénéficiaires de la subvention ?*

13. M. Hubert du Mesnil, Président de TELT, a déclaré le 20 Avril 2016 en CONT que "la Certification donnera lieu à une publication très prochaine par les Etats du rapport de certification"¹⁶, mais elle a été présentée le 8 Mars 2016 à Venise au Sommet Italie-France.

La synthèse¹⁷ de la certification ayant été diffusée, existe-t-il d'autres certifications ? Dans l'affirmative, nous demandons à la Commission de nous les communiquer

14. *Nous demandons à la Commission de nous fournir la copie de la demande de financement adressée le 25 Février 2015 à la Commission européenne par l'Italie et la France.*

15. La DG MOVE a refusé sa collaboration à l'étude sur les cofinancements accordés au projet Lyon-Turin que la Commission CONT voulait confier à un cabinet d'études.

Nous vous prions de nous en détailler les motifs de ce refus.

16. Un montant de € 7.545.837 apparaît sur les bilans de LTF 2007, 2008, 2009, 2010 et 2011 sous l'intitulé "Avances et acomptes versés sur commandes" à l'actif du bilan de Lyon-Turin Ferroviaire. Ces flux financiers ne peuvent être qualifiés d' "Avances ou Acomptes" compte tenu de la durée. Ils doivent être qualifiés de "Prêts" ou "Dons".

Qui est ou sont les bénéficiaires de ces prêts ou dons, qui en a ordonné le paiement, la Commission a-t-elle demandé des explications sur ces écritures comptables datant de 9 ans ?

Documents relatifs

Bilans LTF 2007, 2008, 2009, 2010, 2011

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2007.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2008.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2009.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2010.pdf>

¹² [C_2008_7733](#)

¹³ **AGCM** - Autorité Italienne de la Concurrence et du Marché - Conflits d'intérêts SI406B - Mario Virano, directeur général TELT, clôture de la procédure d'incompatibilités, [Ordonnance n. 25765](#)

¹⁴ [C_2008_7733](#)

¹⁵ **OLAF - Guide pratique** <http://ec.europa.eu/sfc/sites/sfc2014/files/sfc-files/guide-conflict-of-interests-FR.pdf>

¹⁶ Déclaration de Hubert du Mesnil à 0'24" de cette vidéo https://youtu.be/Fc0rTg9_qEs

¹⁷ www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/03/Certificazione-Costi-Torino-Lione-Tractebel-Tuc-RAIL.pdf

17. Les bilans de la société Lyon-Turin Ferroviaire des années 2010 et 2011 font apparaître un montant de € 10.322.473 passant d'un compte « Galerie Venaus » à un compte « Galerie La Maddalena » sans provision du compte « Galerie Venaus » et par un report à nouveau modifié. La preuve de l'absence de provision sur le compte "Galerie Venaus" est rapportée par l'existence d'un report à nouveau de € 10.322.473 au bilan comptable de l'année 2011 égal au montant de fin d'exercice de l'année 2010. Aucun ouvrage n'a été réalisé sur le site de Venaus.

Comment la Commission justifie-t-elle ces écritures comptables ?

Documents relatifs

Bilan LTF 2010 <http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2010.pdf>

Bilan LTF 2011 <http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2011.pdf>

18. *Comment la Commission justifie-t-elle un ratio de 6,52 constaté sur le bilan 2014 pour la dépense de « Mobilier et Matériel de bureau et informatique » par salarié entre la France et l'Italie (€ 49.997 par salarié en Italie contre € 7670 en France) ?*

Documents relatifs

Tableau récapitulatif des montants comptabilisés par pays pour les poste "Mobilier" et "Matériel de bureau et informatique" <http://lyonturin.eu/documents/docs/analyse%20des%20comptes.pdf>

Commentaire:

Le ratio risque de se détériorer avec le cumul de l'année 2015 compte tenu des avis de marché répertoriés par l'ANAC - www.anticorruzione.it/

Les travaux géognostiques sur le versant italien n'ont débuté réellement qu'en 2011.

19. **Monsieur Olivier Onidi** a déclaré lors de l'audition de la commission CONT, le 20 Avril 2016, que les réponses aux questions soulevées par Monsieur Daniel Ibanez seraient apportées point par point.

Nous vous remercions de nous les adresser sans délai.

20. La Décision de financement C(2008) 7733¹⁵ pour un montant de € 671.800.000 (article II.3.3) et la Décision C(2013) 1376¹⁸ pour un montant de € 395.282.150 (article II.3.3) comportent des différences substantielles, par exemple :

1/ Article II.2.3 Description activité 5 Décision C(2013) 1376 : "En raison de la nature exploratoire de ces études et des incertitudes afférentes, il n'est pas possible de déterminer la longueur qui aura été excavée fin 2015 et qui, en tout état de cause, ne dépassera pas **3 kilomètres**."

Article II.2.3 Description activité 1.5 Décision C(2008) 7733 : "Il s'agit de la réalisation d'une galerie de reconnaissance de **600 mètres** (en deux tranches successives de 300 mètres) vers l'est, à partir du pied de la descenderie."

2/ Article II.3.3 Activité 5 Galerie de Saint Martin de la Porte C(2013) 1376 = € 250.118.925

Article II.3.3 Activité 1.5 Galerie de Saint Martin de la Porte C(2008) 7733 = € 96.100.000

Comment la Commission justifie-t-elle les modifications intervenues dans la ventilation des subventions octroyées et la détermination des actions entre les deux décisions, qui en a pris la décision ?

21. La Commission a indiqué ([E-001636/2015](#)) que le principe retenu pour les fonds non-utilisés au cours de la période dont l'échéance était le 31 décembre 2015 est "use it or lose it".

Nous demandons à la Commission l'inventaire des études et des travaux de reconnaissance au 31 Décembre 2015 faisant l'objet du financement au titre de la décision C(2008)7733 modifiée par la Décision C(2013)1376 et l'imputation des subventions par activité éligible.

22. Il est établi que des marchés TELT sont confiés à des sociétés ayant moins de douze mois d'existence. http://lyonturin.eu/analyses/docs/presentation_april_20_LYON-TURIN.pdf Il est établi et reconnu que des marchés ont été confiés à des entreprises liées à la criminalité organisée et notamment la 'Ndrangheta. Le code anti-mafia italien n'est pas applicable aux travaux de la ligne

¹⁸ [Décision C\(2013\) 1376 du 5 mars 2013](#)

Lyon-Turin sans transposition des dispositions légales italiennes en droit français. Ces travaux soumis, selon l'Accord Italie-France du 30 janvier 2012¹⁹, cf. l'Art. 6.5, 2^{ème} paragraphe, à la seule la législation française y compris en territoire italien.

Comment la Commission peut-elle assurer que l'application des dispositions anti-mafia de la Loi italienne sera effective pour des marchés gérés exclusivement par le droit français et dans quel cadre juridique contraignant puisque la Loi française ne le permet pas ?

23. Quelles ont été les interventions de la Commission pour que le Directeur général de LTF en exercice dans les années 2004-2011 et le Directeur des Travaux de LTF, condamnés à 8 et 12 mois de prison en première instance par la justice italienne pour des faits remontants à 2004, ne restent pas à leurs postes ?

24. Comment la Commission explique-t-elle :

- l'absence d'un appel d'offres européen pour l'attribution de l'excavation de la galerie géognostique de La Maddalena à Chiomonte, Italie évaluée à environ € 143 millions (Résolution CIPE 18 Novembre 2010²⁰) prévu à la page 29 et 36 de la Décision C(2008)7733²¹ du 5 Décembre 2008?

- que LTF, au mépris de ce qui précède, et par un artifice juridique²², s'est organisée pour confirmer l'exécution du projet de tunnel géognostique de La Maddalena en utilisant une ancienne attribution d'un marché de 2005 pour un appel d'offres lancé en 2004 pour un projet d'un montant de € 84 millions, inférieur à celui des travaux en cours, ne faisant donc pas l'objet du financement accordé par la Commission puisque conclu quatre ans avant la Décision C(2008)7733 et environ six ans avant l'approbation du projet en Italie décidé à la fin de Novembre 2010 ?

¹⁹ [Accord de Rome 30.1.2012 fr](#) – [Annexe 2 Accord Rome 30.1.2012](#) – [Annexe 3 Accord Roma 30.1.2012](#) – [Accord tarifs tunnels.fr 03.12.2013](#)

²⁰ <http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-admin/post.php?post=8930&action=edit&message=6#>

²¹ **Décision C(2008)7733 C 2008 7733 Page 29** : Le bénéficiaire est tenu de respecter les règles applicables en matière de passation de marché prévues par la législation communautaire relative à la passation de marchés publics. **Page 36** : III.3.7 Éligibilité des coûts - 1. Pour pouvoir être considérés comme des coûts éligibles de l'action, les coûts doivent répondre aux critères généraux suivants: (b) ils sont en rapport avec l'objet de l'action et ils sont indiqués dans le budget total estimé de l'action; (c) ils sont nécessaires pour la réalisation de l'action faisant l'objet du concours financier;

²² **L'artifice juridique** a été accompli moyennant l'application illégale de la Loi Objectif italienne (Legge 21 décembre 2001, n. 443) non applicable au projet Lyon-Turin, ici les références: - [Décision du Conseil d'Etat italien du 23 aout 2007 n. 4482](#) , - Pages 24 et 25 de la Demande de l'Italie et de la France d'une aide financière dans le domaine du réseau transeuropéen de transport du 18 juillet 2007 à la Commission (Part A) <https://drive.google.com/file/d/0Byh2Go4RN2BZOGU1ODhkMTetNjhkMC00ODIyLWFIMGMtY2E4OGUzNjAwNDE0/view>, - Réponse de la Commission du 17 février 2012, reçue par la Commission des Pétition du Parlement européen, cf. Pétition réf. 0949/2003, page 7, n. 6.1.

n. 24 Domande « Aspetti economici »

1. Il tempo di percorrenza tra Parigi e Milano, utilizzando le linee ferroviarie in servizio, compresa quella ad AV tra Torino e Milano, è di 5h25', con una differenza di soli 25' in più di quella ottenibile con la messa in servizio della galleria di base in progetto <https://vimeo.com/144990637>. *Tenuto conto di questo limitato vantaggio, come giustifica la Commissione la spesa di più di 10 miliardi per la sola galleria di base e come immagina che si realizzi l'equilibrio di gestione?*

2. Il traffico merci tra la Francia e l'Italia è quasi scomparso dal 2011 (anno della fine dei lavori di adeguamento della linea esistente alla sagoma B1), dal momento che:

- la Svizzera e l'Austria sono in grado di far passare rispettivamente 17 e 15 milioni di tonnellate di merci su linee di montagna simili;
- le tonnellate trasportate nel 1983 sono risultate essere di 9,8 milioni contro i 3,2 milioni nel 2014;
- la Decisione C(2003)664 autorizza la Francia a sovvenzionare gli operatori del settore cargo ad equipaggiarsi di materiale rotabile che permette lo spostamento modale verso la ferrovia (cfr. soluzioni Polyrail e Multi-berce).

In che modo potrà la Commissione costringere la Francia e l'Italia ad utilizzare la rinnovata linea ferroviaria esistente per diminuire il traffico stradale nelle Alpi italo - francesi e rispettare il Libro Bianco dei trasporti?

Documents relatifs

Décision C(2003) 664 http://lyonturin.eu/documents/docs/C2003_664_decision_comm_eur_ademe_polyrail.pdf

Fichier BAV Admin [http://lyonturin.eu/documents/docs/Trafic%20de%20marchandises%20C3%A0%20travers%20les%20Alpes%20\(tous%20les%20transports%2011\)%20%201980_2013.xls](http://lyonturin.eu/documents/docs/Trafic%20de%20marchandises%20C3%A0%20travers%20les%20Alpes%20(tous%20les%20transports%2011)%20%201980_2013.xls)

Rapport Alpinfo <http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2013-fr.pdf>

Rapport Alpinfo 2014 http://lyonturin.eu/documents/docs/alpinfo_annuel_2014_V04_00-1.pdf

3. *A completamento di queste domande desideriamo ottenere dalla Commissione le previsioni indipendenti relative ai flussi di traffico merci sull'itinerario Torino-Lione.*

4. Nel corso delle nostre conversazioni i rappresentanti della **Commissione** ci hanno spiegato che la linea Perpignan-Figueras è fallita a causa dell'assenza di una rete efficace in Francia e in Spagna in grado di servire questa tratta. La situazione è dunque identica per la galleria di base del progetto Torino-Lione che sarà connessa alla rete esistente. Con riferimento alla linea ferroviaria Perpignan-Figueras, il cui costo/km è sei volte superiore a quello del progetto Torino-Lione, il bacino della popolazione largamente inferiore, il traffico di merci tra la Francia e l'Italia attraverso le Alpi del Nord è pari ad un terzo di quello che circola sull'asse Perpignan-Figueras. *La Commissione si assume la responsabilità delle conseguenze finanziarie del fallimento del progetto Torino-Lione e dell'indebitamento degli Stati che ne deriverebbe ?*

5. *In che modo la Commissione dimostra il valore Aggiunto Europeo del progetto Torino-Lione ?*

6. *Chiediamo alla Commissione la rendicontazione analitica dettagliata dei fondi erogati dalla UE all'Italia e alla Francia per il progetto dall'inizio dei lavori ad oggi.*

7. Le norme per prevenire i conflitti di interesse sono chiaramente definite dall'OLAF, dagli Stati membri e dall'OCSE.

7.1 - Per quanto riguarda l'Analisi Costi Benefici ACB, la Commissione è consapevole del fatto che è stata condotta nel 2011 (Quaderno n. 8²³ della Presidenza del Consiglio dei

²³ Quaderno n. 8 Dicembre 2011 - http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/quaderno8.pdf

Ministri), ossia tre anni dopo la concessione da parte della Commissione del primo cofinanziamento del progetto Torino-Lione, quando le norme prevedono che l'analisi ACB debba essere eseguita prima di erogare il finanziamento?

7.2 - L'ACB è stata effettuata da Oliviero Baccelli, presentato come professore dell'Università Bocconi mentre in realtà egli è definito insegnante non accademico dalla stessa università ed è membro del Consiglio di Amministrazione di TELT. <http://faculty.unibocconi.it/olivierobaccelli/> <http://www.ltf-sas.com/constitution-du-nouveau-promoteur-telt-et-remise-lue-du-dossier-de-demande-de-financement-pour-2014-2020/>

7.3 - Il Politecnico di Milano²⁴ ha criticato in modo definitivo questa analisi mentre il prof. Rémy Prud'homme²⁵ afferma che il risultato di un'ACB indipendente mostra un VAN di -32,6 Miliardi di €.

7.4 - La Certificazione dei costi da parte di un terzo esterno (Art. 18 Accordo di Roma del 30 gennaio 2012), base per il cofinanziamento dell'Unione europea, è stata affidata dal sig. Hubert du Mesnil, Presidente di TELT, alle società Tractebel del gruppo GDF SUEZ e a TUC Rail.

7.5 - GDF Suez è un membro del consiglio di amministrazione di IGD del quale il sig. Hubert du Mesnil è presidente, <http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf>

7.6 - Tractebel ha lavorato per la società Lyon Turin Ferroviaire – LTF dal 2002 al 2006 e dal 2009 al 2013, <http://www.tractebel-engie.com/references/lyon-turin-railway-line-2/>.

7.7 - TUC Rail è presieduta dal sig. Luc Lallemand amministratore di RFF (socio storico di LTF) e vice presidente di EIM Rail quando il sig. Hubert du Mesnil era presidente.

<http://www.vub.ac.be/en/fellows/profiel/luc-lallemand>

<http://www.mobilicites.com/011-147-Nomination-Hubert-du-Mesnil-president-de-l-European-Rail-Infrastructures-Managers.html>

La Commissione ritiene che queste situazioni siano compatibili con le disposizioni della Decisione C (2008) 7733: III.2.5 - Appalti e III.2.6 - Conflitto di interessi. La Commissione considera che il signor Oliviero Baccelli e le società Tractebel e TUC Rail possano essere considerate come esperti indipendenti senza conflitti di interesse come definiti dell'OLAF, dagli Stati membri e dall'OCSE?

8. *Come pensa la Commissione di sostenere che il costo della galleria di base della Torino Lione potrebbe essere inferiore agli 11 miliardi di € consuntivati per la galleria del San Gottardo in Svizzera che ha la stessa lunghezza e passa sotto lo stesso massiccio alpino?*

http://www.gottardo2016.ch/sites/default/files/Flyer-gottardo-f_0.pdf

9. L'appalto per la Galleria di Saint Martin de la Porte in Francia è stato affidato alle società SPIE Batignolles e Eiffage. http://lyonturin.eu/documents/docs/Avis-attribution-SMP4_2014-OJS097-170221-fr_publi%C3%A9-au-JOUE-le-21052014-3.pdf Queste società hanno fondato l'IGD, presieduto da Hubert du Mesnil eletto Presidente dal Consiglio di Amministrazione. <http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf>. Il sig. Hubert du Mesnil ha firmato gli appalti per i lavori, ed in particolare quello della Galleria di Saint Martin de la Porte, il cui valore è stato divulgato alla stampa italiana otto mesi prima della pubblicazione dell'avviso di gara d'appalto. <http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf>

La Commissione considera che questi fatti siano compatibili con le definizioni dell'uso del denaro pubblico, delle definizioni sul conflitto di interessi a livello europeo e nazionale e delle disposizioni della Decisione C(2008)7733²⁶ Articolo III.2.5 "Aggiudicazione dei contratti" e Articolo III.2.6 - "Conflitto di interessi" ?

Documenti relativi

Statuti dell'IGD http://lyonturin.eu/documents/docs/STATUTS_2011_IGD.pdf

²⁴ Il Politecnico di Milano sull'ACB Torino - Lione <http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=8907>

²⁵ Il prof Rémy Prud'homme sur l'ACB Lyon Turin <http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/0201/06/R%C3%A9my-Prudhomme-ACB-Lyon-Turin-mai-2015.pdf>

²⁶ C 2008 7733

10. L'Autorità Italiana Garante della Concorrenza e del Mercato - AGCM²⁷ ha deciso il 21 dicembre 2015 che Mario Virano, direttore generale di TELT, si trova in una situazione di incompatibilità ai sensi della legge 215/2014 e che non può esercitare la sua funzione senza conflitto di interessi. **Quali procedure ha messo in atto la Commissione affinché cessi questa situazione?**

11. **Quali procedure ha messo in atto la Commissione per controllare l'esistenza di conflitti di interesse secondo quanto previsto nelle disposizioni inserite nella Decisione C(2008)7733²⁸ Articolo III.2.5 "Aggiudicazione dei contratti" e Articolo III.2.6 - "Conflitto di interessi" ?**

Documenti relativi

Guida pratica OLAF destinata ai gestori "Identificare i conflitti di interesse nelle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici relativa a delle azioni strutturali."²⁹

12. **La Commissione valuta TELT, beneficiaria delle sovvenzioni europee, così affidabile da attribuire un cofinanziamento a questa società di più di quattro miliardi di € sulla base delle richieste dei suoi amministratori e sub appaltatori diretti senza la verifica di un esperto totalmente indipendente dai beneficiari della sovvenzione ?**

13. Hubert du Mesnil, Presidente di TELT, ha dichiarato il 20 Aprile 2016 in CONT che "la Certificazione darà luogo ad una pubblicazione molto prossima da parte degli Stati del rapporto di certificazione"³⁰, ma è stata presentata l'8 Marzo 2016 a Venezia nel corso del Vertice Italia-Francia.

Dato che la sintesi³¹ della certificazione è già stata diffusa, esistono altre certificazioni ? In caso positivo, chiediamo alla Commissione di comunicarcelo.

14. **Chiediamo alla Commissione di fornirci la copia della domanda di finanziamento indirizzata il 25 Febbraio 2015 alla Commissione dall'Italia e dalla France.**

15. La DG MOVE ha rifiutato la sua collaborazione allo studio sui cofinanziamenti accordati al progetto Torino-Lione che la Commissione CONT avrebbe voluto affidare ad una società di ricerche.

Vi preghiamo di spiegarci i motivi di tale rifiuto.

16. Un importo di € 7.545.837 è iscritto all'attivo dei bilanci di Lyon Turin Ferroviaire - LTF degli anni 2007, 2008, 2009, 2010 e 2011 alla voce "Anticipi e acconti versati su ordini". Questi flussi finanziari non possono essere definiti "Anticipi" o "Acconti" tenuto conto della loro durata. Devono essere invece definiti "Prestiti" o "Doni".

Chi è o chi sono i beneficiari di questi prestiti o doni, chi ne ha ordinato il pagamento, la Commissione ha chiesto delle spiegazioni su queste scritture contabili che datano a nove anni fa ?

Documenti relativi

Bilanci LTF 2007, 2008, 2009, 2010, 2011

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTES2007.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTES2008.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTES2009.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTES2010.pdf>

<http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPTES2011.pdf>

²⁷ AGCM - Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - Conflitto di Interessi SI406B – Mario Virano, Direttore Generale TELT, Chiusura del procedimento per incompatibilità [Provvedimento n. 25765](#)

²⁸ [C_2008_7733](#)

²⁹ OLAF – Guide pratique <http://ec.europa.eu/sfc/sites/sfc2014/files/sfc-files/guide-conflict-of-interests-FR.pdf>

³⁰ Dichiarazione di Hubert du Mesnil a 0'24" di questo video https://youtu.be/Fc0rTg9_qEs

³¹ www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/03/Certificazione-Costi-Torino-Lione-Tractebel-Tuc-RAIL.pdf

17. Nei bilanci 2010 e 2011 della società Lyon Turin Ferroviaire - LTF è iscritto un importo di € 10.322.473 che transita dal conto « Galleria Venaus » al conto « Galleria La Maddalena » senza svuotare il conto « Galleria Venaus » e con un riporto a nuovo modificato. La prova dell'assenza di azzeramento del conto "Galleria Venaus" è dimostrata dall'esistenza di un riporto a nuovo di € 10.322.473 nel Bilancio 2011 uguale all'importo di fine esercizio dell'anno 2010. Nessun lavoro è stato realizzato nel cantiere di Venaus.

Come giustifica la Commissione queste scritture contabili ?

Documenti relativi

Bilancio LTF 2010 <http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2010.pdf>

Bilancio LTF 2011 <http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2011.pdf>

18. *In quale modo giustifica la Commissione un rapporto di 6,52 constatato nel bilancio 2014 per la spesa di « Mobili e Materiale di ufficio e informatico » per dipendente tra la Francia e l'Italia (€ 49.997 per dipendente in Italia contro € 7.670 in Francia) ?*

Documenti relativi

Tabella ricapitolativa degli importi contabilizzati per Paese per il conto "Mobili" e "Materiali d'ufficio e informatici". <http://lyonturin.eu/documents/docs/analyse%20des%20comptes.pdf>

Commento

Il rapporto rischia di deteriorarsi con il cumulo dell'anno 2015, tenuto conto degli Avvisi per appalti di lavori repertoriati dall'ANAC, cfr. www.anticorruzione.it/

I lavori geognostici sul versante italiano non sono iniziati realmente che nel 2011.

19. Il sig. Olivier Onidi ha dichiarato nel corso dell'audizione alla Commissione CONT il 20 aprile 2016 che le riposte alle domande poste dal sig. Daniel Ibañez sarebbero state fornite dettagliatamente.

Vi preghiamo cortesemente di comunicarle senza ritardo.

20. La Decisione del finanziamento C(2008) 7733¹⁵ per un valore di € 671.800.000 (Articolo II.3.3) e la Decisione C(2013) 1376³² per un importo di € 395.282.150 (Articolo II.3.3) presentano delle sostanziali differenze, per esempio :

1. - Art. II.2.3 Descrizione attività 5 Decisione C(2013) 1376: "Dato il carattere esplorativo di questi studi e le relative incertezze non è possibile stabilire la lunghezza degli scavi che saranno stati effettuati entro la fine del 2015, lunghezza che tuttavia non supererà **3 km**."

Articolo II.2.3 Descrizione attività 1.5 Decisione C(2008) 7733: "Si tratta della realizzazione di una galleria di ricognizione di **600 metri** (in due sezioni successive di 300 metri) verso est, a partire dalla base della discenderia."

2. - Articolo II.3.3 Attività 5 Galleria di Saint Martin de la Porte C(2013) 1376 = € 250.118.925

Articolo II.3.3 Attività 1.5 Galleria di Saint Martin de la Porte C(2008) 7733 = € 96.100.000

In che modo la Commissione giustifica le modifiche apportate nella ventilazione delle sovvenzioni accordate e la determinazione delle azioni tra le due Decisioni, e chi ha preso la decisione ?

21. La Commissione ha di fatto indicato ([E-001636/2015](#)) che il principio applicabile per i fondi non utilizzati nel corso del periodo la cui scadenza era il 31 dicembre 2015 è "use it or lose it".

Chiediamo alla Commissione l'inventario degli studi e dei lavori di riconoscimento effettuati entro il 31 Dicembre 2015 contenuti nella Decisione di finanziamento C(2008)7733 modificata con Decisione C(2013)1376 e l'imputazione delle sovvenzioni per attività ammissibile.

³² [Decisione C\(2013\) 1376 del 5 marzo 2013](#)

22. E' stabilito che gli appalti TELT sono affidati a società che abbiano almeno dodici anni di esistenza. http://lyonturin.eu/analyses/docs/presentation_april_20_LYON-TURIN.pdf E' certo e riconosciuto che degli appalti siano stati affidati a delle imprese legate alla criminalità organizzata, in particolare alla 'Ndrangheta. Il codice antimafia italiano non è applicabile ai lavori della linea Torino-Lione senza trasposizione delle disposizioni legali italiane nel diritto francese. Questi lavori sono sottoposti, ai sensi dell'Accordo Italia-Francia del 30 gennaio³³, cfr. l'Art. 6.5, 2° paragrafo, alla sola legislazione francese, compresi quelli nel territorio italiano.

In che modo la Commissione può garantire che l'applicazione delle disposizioni anti-mafia della Legge italiana sarà effettiva per degli appalti gestiti esclusivamente dal diritto francese e in quale quadro giuridico vincolante dato che la Legge francese non lo permette?

23. *Quali provvedimenti ha adottato la Commissione affinché il Direttore generale di LTF in carica negli anni 2004-2011 e il Direttore dei Lavori di LTF, condannati a 8 e 12 mesi di carcere in primo grado dalla giustizia italiana per dei fatti risalenti al 2004, non siano stati rimossi dai loro posti ?*

24. *La Commissione, in che modo può spiegare:*

- *l'assenza di una gara europea per l'assegnazione dei lavori di scavo della galleria geognostica de La Maddalena in Chiomonte, Italia del valore di circa € 143 milioni (Delibera CIPE del novembre 2010³⁴) prevista a pagina 29 e 36 della Decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008³⁵?*

- *che LTF, a dispetto di quanto sopra, e attraverso un artificio giuridico³⁶, ha provveduto a confermare l'esecuzione del progetto della galleria geognostica della Maddalena utilizzando una passata attribuzione di un appalto del 2005 per una gara indetta nel 2004 per un progetto dell'importo di € 84 milioni, inferiore a quello dei lavori in corso, che non sono compresi nel finanziamento accordato dalla Commissione poiché concluso quattro anni prima della Decisione C(2008) 7733 e quasi sei anni prima dell'approvazione del progetto in Italia decisa alla fine di novembre 2010 ?*

³³ [Accordo di Roma 30.1.2012 it](#) - [Allegato n. 1 Accordo di Roma 30.1.2012](#) - [Allegato n. 2 Accordo di Roma 30.1.2012](#) - [Allegato n. 3 Accordo di Roma 30.1.2012](#)

- [Annexe 2 Accord Rome 30.1.2012](#) - [Annexe 3 Accord Roma 30.1.2012](#) - [Accord tarifs tunnels.fr 03.12.2013](#)

³⁴ **Delibera CIPE du 18 novembre 2010** <http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-admin/post.php?post=8930&action=edit&message=6#>

³⁵ **Decisione C 2008 77 33 F IT DECISIONE DELLA COMMISSIONE - Pagina 29:** Il beneficiario deve rispettare le norme sugli appalti contenute nella normativa comunitaria sugli appalti pubblici. - **Pagina 36: III.3.7 Ammissibilità dei costi** 1. Per essere considerati ammissibili, i costi dell'azione devono rispettare i criteri generali seguenti: (b) devono essere in relazione con l'oggetto dell'azione e previsti nel bilancio di previsione dell'azione; (c) devono essere necessari per l'attuazione dell'azione oggetto del contributo finanziario.

³⁶ L'artificio giuridico è stato l'applicazione illegale della Legge Obiettivo (Legge 21 dicembre 2001, n. 443) non applicabile al progetto Torino-Lione, qui i riferimenti [Decisione del Consiglio di Stato del 23 agosto 2007 n. 4482](#), - Pagine 24 e 25 della Domande dell'Italia e della Francia di un aiuto finanziario nel campo della rete transeuropea dei trasporti del 18 luglio 2007 alla Commissione (Parte A), <https://drive.google.com/file/d/0Byh2Go4RN2BZOGU1ODhkMTctNjhbMC00ODIyLWFIMGMtY2E4OGUzNjAwNDE0/view>,

- Risposta della Commissione del 17 febbraio 2012, ricevuta dalla Commissione per le Petizioni del Parlamento europeo, cfr. Petizione rif. 0949/2003, pagina 7, n. 6.1.