



**Al Procuratore della Repubblica  
presso il Tribunale di ROMA**

**Esposto - denuncia**

I sottoscritti

- 1) Livio Pepino, nato a Caramagna Piemonte (CN) il 12/12/1944, residente in Torino, via Moretta 1 - C.I. n. AU0741779, rilasciata dal Comune di Torino, presidente del Controsservatorio Valsusa
- 2) Alessandra Algostino, nata a Torino il 29 dicembre 1970, residente in Torino, via Garibaldi 10 - C.I. n. AR8474975, rilasciata dal Comune di Torino, vicepresidente del Controsservatorio Valsusa
- 3) Loredana Bellone, nata a Susa il 27 gennaio 1957, residente in San Didero, Strada della Triglia, n. 4 - C.I. n. AU7513153 rilasciata dal Comune di San Didero, sindaca di San Didero
- 4) Ombretta Bertolo, nata a Torino il 27 giugno 1966, residente in Almese (TO), via Rubiana 39 - C.I. n. AX3366835 rilasciata dal Comune di Almese, sindaca di Almese
- 5) Emilio Stefano Chiaberto, nato a Villar Focchiardo (TO) il 17/9/1958, residente in Villar Focchiardo, via Suisse 10 - C.I. n. AS2077000 rilasciata dal Comune di Villar Focchiardo, sindaco di Villar Focchiardo
- 6) Paolo Chirio, nato a Rivoli (TO) il 27/12/1970, residente in Caprie (TO) via don Pagliarello 8 - C.I. n. AX5904204 rilasciata dal Comune di Caprie, sindaco di Caprie
- 7) Nilo Durbiano, nato a Susa (TO) il 7/1/1960, residente in Susa, via Brunetta 7 bis - C.I. n. AV2837462 rilasciata dal Comune di Susa, sindaco di Venaus
- 8) Mario Cavargna Bontosi, nato a Torino il 28/11/1946, residente a Bussoleno (TO) via Massimo D'Azeglio 1 - C.I. n. AN5207853, rilasciata dal Comune di Bussoleno, presidente di Pro Natura Piemonte
- 9) Claudio Giorno, nato a Borgone Susa (TO) il 28 febbraio 1949, residente a Borgone Susa via Falco 2 - C.I. n. AX3343696 rilasciata dal Comune di Borgone, cofondatore del Comitato Habitat Valsusa
- 10) Angelo Tartaglia, nato a Foggia il 6/4/1943, residente in Torino, via Caboto 55 - C.I. n. AV9632731, rilasciata dal Comune di Torino, senior professor presso Dipartimento di scienza applicata e tecnologia del Politecnico di Torino

espongono quanto segue

Sulla Gazzetta Ufficiale del 12 gennaio 2017 è stata pubblicata la legge 5 gennaio 2017 n. 1 (avente ad oggetto «Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016») che è entrata in vigore il successivo 13 gennaio. Il testo è stato approvato dal Senato il 16 novembre 2016 e dalla Camera il 20 dicembre 2016. In precedenza e in parallelo sono stati adottati da diverse articolazioni del Governo, oltre agli accordi ratificati con la legge citata, atti e deliberazioni ad esso collegati con corrispondenti impegni di spesa.

L'approvazione della legge n. 1/2017 ha, dunque, concluso la fase, durata oltre vent'anni, di progettazione del tunnel di collegamento tra Italia e Francia della lunghezza di 57 km facente parte della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Fase di progettazione – si è detto – perché i lavori di realizzazione in senso proprio non sono ancora iniziati (mentre è stato concluso anticipatamente lo scavo di un tunnel geognostico preparatorio in località La Maddalena del Comune di Chiomonte).

Questa fase, come noto, è stata accompagnata, nel Paese e soprattutto in Val Susa, da un aspro conflitto avente ad oggetto l'opportunità e l'utilità dell'opera nonché i danni alla salute e all'ambiente da essa prodotti. Orbene – lo si dice in premessa per evitare equivoci o incomprensioni – è ben chiaro agli esponenti che le scelte amministrative e parlamentari inerenti le politiche dei trasporti e le opere ad esse connesse sono atti discrezionali soggetti al confronto e allo scontro politico, ma sottratti a ogni controllo di carattere giudiziario.

Non su tali decisioni autonomamente considerate, dunque, si appunta il presente esposto ma su alcune anomalie che ne hanno caratterizzato l'iter. Ci si riferisce, in particolare, alle forzature, alle attestazioni imprecise, ai giudizi tecnici inattendibili realizzati e prodotti dai proponenti dell'opera (segnatamente i responsabili delle società Lyon Turin Ferroviare [LTF] dal 2001 al febbraio 2015 e Tunnel Euralpin Lyon Turin [TELT] dal 23 febbraio 2015), dai vertici dell'«Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione» (istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006 con l'obiettivo di realizzare un confronto tra le istanze interessate e di analizzare le criticità dell'opera e le soluzioni da sottoporre ai decisori politico-istituzionali) e dai loro consulenti. Con tali artifici, particolarmente insidiosi per la natura pubblica degli organismi da cui provenivano, si è rappresentata una situazione di fatto diversa da quella reale e idonea a indurre in errore sui vantaggi dell'opera le istituzioni competenti

che si sono determinate, ciascuna nell'ambito delle proprie attribuzioni, ad adottare atti funzionali al (parziale) finanziamento dell'opera fino alla approvazione della citata legge 5 gennaio 2017 n. 1. Ciò ha procurato ai promotori e ai soggetti interessati all'opera l'ingiusto profitto consistente in un ingente impegno finanziario dello Stato per la realizzazione dell'opera, pur in assenza delle necessarie condizioni di utilità pubblica, con corrispondente danno, patrimoniale e non, per lo Stato stesso e per i singoli cittadini.

L'esistenza di artifici siffatti – suscettibili di valutazione in sede giudiziaria e potenzialmente idonei a integrare le fattispecie previste dagli articoli 640, commi 1, 2 n. 1 e 3, e 640 *bis* codice penale – potrà essere verificata e valutata da codesta Procura attraverso l'acquisizione della documentazione esistente presso gli uffici di TELT e dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione, l'esame dei testi indicati (ove necessario) dagli esponenti e l'effettuazione di opportune consulenze tecniche. Ad ogni buon fine si fornisce di seguito una sintetica esposizione di alcune delle principali anomalie che hanno caratterizzato l'iter delle decisioni e dei finanziamenti in questione.

**1.** La proposta di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione, destinata a sostituire o affiancare quella esistente, nacque alla fine degli anni Ottanta del Novecento. Negli anni immediatamente successivi la proposta entrò nell'orizzonte pubblico e in due successivi vertici (Nizza, giugno 1990 e Viterbo, 18 ottobre 1991) i Governi italiano e francese firmarono dei protocolli di intesa per intraprendere studi finalizzati a indirizzare le decisioni governative e, in particolare, per dar corso a studi di fattibilità di un collegamento siffatto. Ne seguì, nel 1994, la creazione della società di scopo Alpetunnel GEIE (che diventerà poi LTF e, da ultimo, TELT), costituita da Ferrovie italiane e francesi e preposta agli opportuni approfondimenti sul progetto e studi di traffico.

L'attività preparatoria così avviata portò all'Accordo firmato il 15 gennaio 1996 a Parigi tra il Governo italiano e quello francese con cui, tra l'altro, venne costituita una Commissione intergovernativa (CIG) con il compito di indirizzare e seguire, per conto dei due Governi, i lavori di Alpetunnel (consistenti essenzialmente, come si è detto, in studi circa la fattibilità di quella che viene oggi definita la "tratta internazionale", comprensiva del tunnel di base e delle immediate adiacenze dello stesso in Francia e in Italia). Nel vertice di Chambéry dell'anno successivo (ottobre 1997) si predispose un programma triennale di studi finalizzato a verificare la fattibilità dell'opera, ipotizzandosi una linea in grado di consentire il transito di 40 milioni di tonnellate annue di merci.

La Commissione intergovernativa si avvalese di tre Gruppi di lavoro e, il 15 gennaio 2001, consegnò ai Governi il proprio rapporto conclusivo. In detto rapporto si esprimevano forti «preoccupazioni circa l'inutilità» della nuova linea considerata «la debolezza della domanda passeggeri e merci» e

il conseguente «pericolo che l'ingentissimo investimento si traducesse in un ingentissimo spreco di denaro». I descritti lavori e studi di fattibilità sono alla base della *prudenza* dell'Accordo intergovernativo Italia-Francia di Torino del 29 gennaio 2001 in cui la realizzazione della nuova linea viene espressamente subordinata alla (imminente) saturazione della linea storica. Tale condizione, pur espressa con una formulazione imprecisa e ambigua, è il vero dato caratterizzante dell'accordo, ratificato dall'Italia con legge 27 settembre 2002, n. 228, e dalla Francia con legge 25 febbraio 2001, nel cui articolo 1 si precisa che i Governi italiano e francese, «prendendo atto delle raccomandazioni presentate dalla Commissione intergovernativa nel rapporto del 15 gennaio 2001»:

si impegnano a costruire o a far costruire le opere della parte comune italo-francese necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario misto merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti.<sup>1</sup>

Tale impostazione è rimasta inalterata per oltre un decennio tanto che ancora l'articolo 1, comma 3, dell'Accordo intergovernativo tra Italia e Francia concluso a Roma il 30 gennaio 2012 prevedeva che «il presente Accordo [...] 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».

È solo con gli accordi intergovernativi del 2015-16 (ratificati con la citata legge n. 1/2017) e con il dibattito che li ha preceduti che interviene un drastico cambiamento di scenario, con la decisione di dar corso comunque alla realizzazione dell'opera (in particolare del tunnel transfrontaliero) a prescindere dalla saturazione della linea storica e adducendo, a sostegno della stessa, nuove e diverse ragioni. Lo dice in modo esplicito – per citare uno degli atti formali di questa fase – il relatore di maggioranza del disegno di legge di ratifica, on. Marco Causi il quale, nella relazione scritta depositata nella seduta della Camera del 19 dicembre 2016, precisa che la realizzazione delle tratta transfrontaliera oggetto degli accordi non è dettata dalla saturazione della linea storica (esclusa da tutti i dati di traffico e da ogni ragionevole previsione) ma dalla necessità del suo «ammodernamento» trattandosi di un'infrastruttura «ormai obsoleta e fuori mercato a causa di limiti strutturali inemendabili», aggiungendo che, sotto il profilo formale, l'articolo 7, comma 3, secondo alinea dell'accordo del 2015 abroga le disposizioni in contrasto presenti negli accordi precedenti, e dunque anche

---

<sup>1</sup> Che tale sia il senso dell'accordo risulta anche da una pluralità di atti successivi. Basta ricordare, per tutti, come, nel dibattito che precedette la ratifica dell'Accordo da parte del Parlamento francese, si sia espressamente dato atto che «la saturazione della linea esistente è precondizione indispensabile» (Assemblée nationale – séance du 13 février 2002, resoconto - p. 1366).

l'articolo 1 dell'accordo intergovernativo 29 gennaio 2001 (cfr. resoconto stenografico p. 19 e p. 23).

2. La situazione in atto è, dunque, quella di un'opera progettata e studiata per far fronte a un aumento *insostenibile* dei traffici che viene infine deliberata dandosi esplicitamente atto del conclamato venir meno di tale presupposto. Si tratta di un'evidente anomalia che peraltro, di per sé sola, può rientrare nell'ambito della discrezionalità politica, insuscettibile – come si è detto – di controlli e censure in sede giudiziaria.

Il quadro, peraltro, diventa sospetto se si analizzano e approfondiscono gli elementi di fatto su cui tale *anomalia* si fonda e, in particolare, i documenti, le analisi, gli studi previsionali prodotti dai proponenti per sostenere le *nuove* ragioni dell'opera allorché quelle precedenti si sono rivelate insostenibili. Il carattere sospetto di tale quadro appare, poi, ancor più evidente alla luce del fatto che il metodo seguito ricalca quello degli anni precedenti (allorché l'imminente saturazione della linea storica venne avvalorata con studi di totale inattendibilità scientifica puntualmente smentiti dagli andamenti dei traffici negli anni successivi) e che ciò si colloca in uno schema ripetutamente sperimentato e collaudato nel nostro Paese in tema di opere pubbliche, nel quale la spregiudicatezza delle previsioni si è spesso intrecciata con improprie sovrapposizioni degli interessi privati a quelli pubblici.

3. L'attenzione deve, a questo punto essere fissata, sull'atto finale di questa fase, che ha prodotto – ad avviso degli esponenti – un danno grave e ingiusto all'economia nazionale (con impegni di spesa gravemente lesivi dell'interesse pubblico) e ai diritti all'ambiente e alla salute della comunità della Val Susa. Il riferimento è agli accordi intergovernativi del 2015-16 e alla legge n. 1/2017. Conviene, per comodità, prendere le mosse dall'iter parlamentare della legge di ratifica e dalla già citata relazione di accompagnamento del relativo disegno di legge.

In essi – facendo qui, per comodità, riferimento alla già citata relazione dell'on. Causi – gli argomenti a sostegno dell'opera (in particolare del tunnel transfrontaliero) vengono così prospettati:

a) l'obsolescenza insuperabile della linea storica: «la linea Torino-Modane è oramai obsoleta e fuori mercato. Ha perso il 70 per cento del traffico negli ultimi 15 anni ed è stata progressivamente abbandonata dagli operatori. Si noti che il punto centrale di obsolescenza non concerne la velocità, bensì la quantità di massa trasportabile da ciascun convoglio e quindi il costo unitario del trasporto. Tali criticità, che si concentrano nella tratta di montagna, potranno essere risolte solo con la realizzazione del nuovo tunnel, che trasformerà la tratta in una linea di pianura» (pp. 23-24);

b) l' idoneità della nuova linea a spostare un' ingente quota di traffico dalla strada alla ferrovia con consistente riduzione dell' impatto ambientale e dell' inquinamento: «L' aberrante distorsione modale del traffico merci sull' arco alpino occidentale comporta il transito annuale di oltre 2,6 milioni di TIR, di cui 1,3 attraverso Ventimiglia e il resto equamente diviso fra autostrada del Moncenisio-Frejus e autostrada del Monte Bianco. [...] Una tonnellata di merci trasportata da un treno moderno produce meno del 20 per cento della CO2 prodotta dall' equivalente trasporto su strada, oltre a costare la metà. Il riaggiustamento inter-modale a vantaggio del trasporto eco-compatibile che l' attuazione di questo progetto renderà possibile può puntare all' obiettivo minimo di togliere dalle strade alpine un milione di TIR all' anno, portando la quota del ferro verso il 50 per cento. Questo significa, da un lato, far respirare le montagne e la Liguria, e dall' altro ridurre le emissioni di CO2 in una misura pari alla produzione complessiva di anidride carbonica generata da una città di 300 mila abitanti» (pp. 22-23);

c) il risparmio energetico comunque conseguente all' attivazione della nuova linea: «Il progetto definitivo è costituito da [...] un tunnel di base di 57 km (due gallerie indipendenti a singolo binario con rami di comunicazione ogni 333 metri) che trasformerà l' attuale tratta di valico in una linea di pianura, permettendo l' attraversamento di treni merci aventi masse di carico pari a quasi il triplo di quelle consentite dal Frejus e abbattendo del 40 per cento il costo energetico»;

d) il saldo positivo del confronto tra i benefici prodotti dall' opera e i relativi costi: «Con questa nuova configurazione i risultati dell' analisi costi-benefici dell' opera non sono più soggetti a incertezza e diventano ampiamente positivi, come ha mostrato in audizione il Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo (CERTeT) dell' Università Bocconi. [...] Il nuovo progetto, quello che partirà dopo la ratifica dell' accordo, porterà benefici economici superiori ai costi a condizione che lo spostamento modale arrivi al 50 per cento, e cioè se si riesce a eliminare dalle strade circa 1,3 milioni di TIR l' anno. Si tratta esattamente della percentuale che corrisponde a quella del vincolante obiettivo europeo di trasferimento modale del traffico a lunga percorrenza (30 per cento al 2020, 50 per cento al 2050). I principali beneficiari del progetto sono le collettività locali per i minori danni ambientali derivanti da inquinamento e congestione, i soggetti che pagano il trasporto delle merci (quindi i consumatori e le industrie, in particolare italiane e francesi) e i gestori ferroviari, mentre altri soggetti subiscono perdite, in particolare i gestori autostradali» (p. 25).

4. Fin qui le parole del relatore del disegno di legge di ratifica che, per sua esplicita e corretta indicazione, fanno riferimento ai materiali prodotti dai proponenti dell' opera. Orbene, tali materiali – sta qui il cuore del pre-

sente esposto – sono in parte consistente inattendibili perché fondati su dati di fatto imprecisi e/o su elaborazioni scientifiche prive di fondamento, idonei a indurre in errore i decisori politici. In particolare, per limitarsi ai profili di più immediata evidenza:

4.1. Uno degli argomenti fondamentali di chi sostiene la proposta di realizzare la nuova linea ferroviaria è – come si è detto – quello secondo cui l'entrata in funzione della nuova infrastruttura sarà economicamente, socialmente e ambientalmente vantaggiosa per il paese. Per dare sostanza a questo argomento l'Osservatorio Tecnico Torino-Lione si è avvalso dell'analisi costi/benefici (ACB) relativa alla nuova linea effettuata dalla società Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) su incarico della commissione intergovernativa (CIG). Tale ACB è stata pubblicata nel 2012 sotto forma di Quaderno n. 8 dell'Osservatorio (Q8); il modello matematico previsionale dei flussi di traffico elaborato da LTF, e assunto dall'ACB, è a sua volta stato illustrato nel Quaderno n. 2, pubblicato nel 2008 (Q2). Chiaramente i Quaderni dell'Osservatorio, essendo documenti ufficiali di un organismo della Presidenza del Consiglio dei Ministri, costituiscono una base particolarmente autorevole che concorre a determinare le decisioni assunte dal Governo e dal Parlamento.

Al di là dei dettagli dei modelli matematici, i fattori essenziali perché la Nuova linea ferroviaria sia conveniente sono due. Il primo è che l'andamento dell'economia europea sia positivo; il secondo è che allo sviluppo economico corrisponda una crescita del volume di merci trasportato lungo la nuova linea in misura sufficientemente elevata. Tutte le considerazioni sono state svolte facendo riferimento a un arco temporale di 50 anni (2004-2053).

4.2. Per quanto riguarda il primo punto, sia il Q8 che il Q2 prendono in considerazione tre scenari, definiti *shock permanente*, *decennio perduto* e *rimbalzo*. Il primo scenario ipotizza che l'area europea non riesca a recuperare gli effetti della crisi economica iniziata nel 2008; il secondo che l'economia europea riesca progressivamente a recuperare le negatività della crisi tornando a un andamento di crescita uguale con una decina di anni di ritardo; infine il terzo scenario ipotizza che l'Europa recuperi le negatività e si rimetta su di una tendenza di sviluppo senza alcun ritardo e anzi con una crescita superiore. L'ACB condotta da LTF e validata dall'Osservatorio adotta lo scenario intermedio, ossia il *decennio perduto*. Calcoli e stime sono stati effettuati adottando tanto la metodologia francese che quella italiana: i risultati sono diversi e il Q8 li riporta entrambi.

Ciò detto, ipotizzando un andamento crescente del prodotto interno lordo (PIL) dell'area europea a partire dal 2010, si passa alla seconda condizione, ossia che il traffico commerciale lungo l'asse Torino-Lione aumenti anch'esso, raggiungendo valori molto più alti di quelli di partenza: con tutta

evidenza infatti il ritorno economico della nuova linea è proporzionale al traffico su di essa. L'andamento atteso dei flussi futuri è stato determinato mediante un modello matematico. Alla base dei risultati che si ottengono c'è essenzialmente un parametro, detto *elasticità*, che rappresenta il rapporto tra il tasso di crescita della quantità di merci trasportate e quello del PIL medio europeo<sup>2</sup>. Il valore medio attribuito all'*elasticità* ai fini dell'ACB, per tutto il cinquantennio di riferimento, è stato 1,5<sup>3</sup>: se il PIL aumenta dell'1 per cento (su base annua) si assume che le tonnellate trasportate aumentino, nello stesso periodo, dell'1,5 per cento. Orbene, non è credibile che questa scelta sia stata fatta dai consulenti di LTF e avallata dal gruppo di lavoro dell'Osservatorio, senza rendersi conto delle sue conseguenze paradossali sul lungo periodo. Basta infatti osservare che il costo globale del trasporto, a parità di mezzo e per grandi quantità, è grosso modo proporzionale alla quantità (tonnellate) trasportata. Se quindi la quantità cresce più rapidamente del prodotto interno lordo generato anche grazie al flusso di merci, se ne deduce, sul lungo periodo appunto, che l'utile prodotto dal trasporto si riduce sempre più. Questo effetto tendenziale va di pari passo con un altro, noto in economia come "legge della diminuzione dei rendimenti marginali" (*law of diminishing returns*), secondo cui l'aumento progressivo del peso di un singolo fattore di produzione comporta vantaggi sempre minori. A tutto questo si aggiunge un fenomeno complessivamente in atto, che è la tendenza a ridurre la correlazione tra le quantità trasportate (le tonnellate) e il Prodotto interno lordo di una nazione: in sostanza si riduce il contenuto materiale delle merci, a vantaggio di parametri di qualità e del contenuto di innovazione tecnologica, che di per sé non si misura in tonnellate. Anche in una economia molto particolare come quella cinese, il coefficiente di elasticità medio del periodo tra il 1979 e il 2014 (35 anni ossia una durata confrontabile con quella presa in considerazione per la NLTL) è stato pari a 0,92<sup>4</sup>. Considerando i dati relativi agli Stati Uniti si vede che nel periodo 1997-2011 il PIL è cresciuto nominalmente dell'81 per cento circa mentre il volume dei trasporti solo dell'8 per cento<sup>5</sup>.

Quanto sopra suggerisce che il valor medio assunto per l'*elasticità* nei modelli di LTF corrisponda a un parametro strumentale utilizzato per pro-

---

<sup>2</sup> Il riferimento in realtà è alle aree che si ritengono interessate alla NLTL.

<sup>3</sup> Q8, p. 81. Anziché alla crescita delle tonnellate si può fare riferimento a quella del valore delle merci, nel qual caso il valore medio scelto (*elasticità*) è stato 1,7.

<sup>4</sup> Yuee Gao et al., *Procedia Engineering*, 137, 571-580 (2016).

<sup>5</sup> United States Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, Table-03-10-05. Se si considerano dollari costanti (com'è più corretto, visto che le tonnellate non conoscono inflazione) l'aumento del PIL è stato del 36 per cento (in media il 2 per cento l'anno), fermo restando l'8 per cento del volume dei trasporti: il corrispondente coefficiente di elasticità è stato in media 0,22.

durere un esito voluto, piuttosto che non una effettiva previsione dei flussi di merci ragionevolmente attendibili.

4.3. Peraltro anche i flussi di merci ricavati nei modi accennati, che rappresentano una brusca inversione di tendenza rispetto agli andamenti effettivamente in essere lungo il corridoio Torino-Lione, non sono sufficienti a rendere l'investimento per la nuova linea interessante dal punto di vista economico: il VAN (Valore Attualizzato Netto) non raggiunge valori tali da giustificare gli investimenti. Per poter affermare che l'opera sia vantaggiosa occorre aggiungere una serie di benefici socio-ambientali cui si attribuisce un controvalore monetario. Questi benefici esterni contribuiscono al VAN finale complessivo in misura pari a una dozzina di volte quelli economici (secondo la valutazione francese) o più di 140 volte (secondo le modalità di calcolo italiane). Sono insomma le esternalità che riescono a rendere positiva la valutazione della NLTL e anche così l'investimento risulta marginalmente conveniente. Una critica generale al metodo seguito da LTF per effettuare l'ACB, sistematicamente inteso a sopravvalutare i vantaggi e sottovalutare le negatività, è stata fatta all'interno dello stesso gruppo di lavoro dell'Osservatorio da un esperto esterno (la dr.ssa Silvia Maffii) ed è riportato in allegato al Q8 a partire da p. 95.

In sintesi: nell'attribuzione di un valore alle esternalità positive considerate nell'ACB, al di là delle critiche metodologiche, ci sono un paio di casi che è il caso di segnalare in quanto indici di una possibile intenzionale manipolazione volta a conseguire il risultato finale.

Fra le esternalità positive considerate nell'ACB vi è una ridotta incidentalità che la NLTL comporterebbe rispetto ai collegamenti stradali. Nell'attribuire un valore monetario agli incidenti risparmiati si assume che quelli in galleria, a parità di incidente, valgono 25 (venticinque) volte quelli all'aperto. Questo moltiplicatore non ha riscontri e la stessa LTF lo giustifica come facente parte dei criteri concordati con i governi italiano e francese<sup>6</sup>, senza ulteriori specificazioni. In compenso però la scelta fatta ha un impatto significativo nell'incrementare il valore dei benefici che verrebbero conseguiti. Sempre riguardo alla riduzione del numero di incidenti attesi, l'ACB fa riferimento alle statistiche relative al complesso della viabilità tanto francese che italiana, mettendo insieme strade e autostrade, laddove il traffico che verrebbe richiamato dalla NLTL sarebbe essenzialmente autostradale. Le statistiche peraltro indicano chiaramente che la frequenza degli incidenti sulla viabilità ordinaria è molto superiore a quella sulle autostrade, di modo che la scelta porta una volta di più a sopravvalutare il vantaggio derivante dalla riduzione del numero di incidenti.

Fra i vantaggi ambientali forniti dalla nuova linea viene considerata la minore produzione di CO<sub>2</sub> assicurata dalla nuova linea rispetto al corri-

---

<sup>6</sup> Q8, p. 89.

spondente trasporto su strada. Una volta stimata in qualche modo la quantità di CO<sub>2</sub> che verrebbe risparmiata occorre attribuirle un equivalente monetario; nell'ACB viene utilizzato il valore, secondo il metodo francese, di 0,008 €/g (euro per grammo) e, secondo il metodo italiano, di 0,006 €/g. L'unità di misura è un po' inusuale per questo tipo di applicazione in cui è preferibile far riferimento alle tonnellate (t) piuttosto che ai grammi, per cui i valori usati meglio si scrivono come, rispettivamente, 8000 €/t e 6000 €/t. I valori correntemente adottati in Europa per valutazioni analoghe variano però tra 10 e 200 €/t, cioè tra 800 e 30 volte di meno; le stime più recenti per altro tendono ad attestarsi sui valori più bassi (e quindi sulla discrepanza maggiore). Questa più che macroscopica differenza è stata evidenziata anche da un rapporto del 2014 redatto dal *Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung* tedesco per conto del Parlamento Europeo<sup>7</sup>. Il divario è così grande da far pensare ad un errore di stampa nelle unità di misura; sta di fatto però che quelli sono i valori utilizzati per determinare il vantaggio derivante dal risparmio di CO<sub>2</sub> ipotizzato. Ancora una volta la scelta ha un effetto importante nel sopravvalutare le esternalità benefiche, in vista di far raggiungere al VAN della NLTL un valore marginalmente positivo. Senza le "sviste" citate poco sopra il risultato non sarebbe stato conseguito.

4.4. Pur senza entrare nel merito delle critiche metodologiche generali avanzate nei confronti dell'ACB (insuscettibili di controllo in sede giudiziaria), gli esempi estrapolati, data la loro macroscopicità, rendono assai improbabile l'ipotesi dell'"errore" e inducono il dubbio – su cui dovrà svolgersi l'accertamento di codesta Procura – di una consapevole e deliberata intenzione di manipolare i valori numerici in modo da fornire un risultato prefissato.

Essendo i risultati dello studio presentati come frutto del lavoro istruttorio di un organismo ufficiale e qualificato, le distorsioni introdotte, tutte di ugual segno, contribuiscono di fatto a indurre una falsa convinzione riguardo alla convenienza della NLTL in chi (Governo e Parlamento) è poi titolato ad assumere decisioni operative e vincolanti per il paese e negli organismi europei chiamati a cofinanziare l'opera.

5. È, tra l'altro, sulla base di questi dati inattendibili che si è fondata la decisione concernente «l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione» (come recita la rubrica della legge n. 1/2017). E ciò è suscettibile di una valutazione giuridica anche in sede penale. È evidente, infatti, che i decisori possono operare scelte

---

<sup>7</sup> European Parliament, Directorate General for Internal Policies, Policy Department B – Structural and Cohesion Policies, "Update on Investments in Large TEN-T Projects, Part II – Case Studies"; p. 134 della versione in lingua inglese.

anche irrazionali ma i dati di fatto che le sorreggono non devono essere costruiti ad arte da chi ha interesse all'opera.

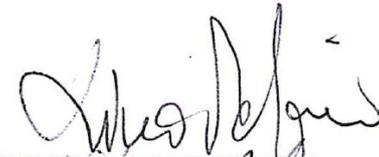
Alla stregua di quanto precede gli esponenti chiedono a codesta Procura di accertare la sussistenza delle segnalate forzature, irregolarità, attestazioni inveritiere e di valutarne l'eventuale rilevanza penale con tutte le decisioni e i provvedimenti conseguenti;

chiedono, inoltre, di essere informati, ex articolo 406, comma 3 codice procedura penale, di ogni eventuale richiesta di proroga delle indagini e, ex articolo 408, comma 2, stesso codice, dell'eventuale richiesta di archiviazione. Si dichiarano, altresì, disponibili ad essere direttamente ascoltati dalla S.V. Ill.ma quali persone informate sui fatti.

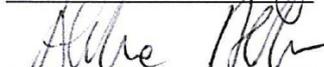
Si riservano di produrre, ove richiesti, i documenti citati in narrativa (tutti, peraltro, pubblici e di agevole acquisizione) e di indicare, sui punti citati, testi e consulenti.

Torino, 11 settembre 2017

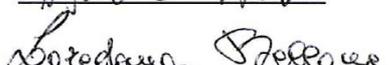
Livio Pepino



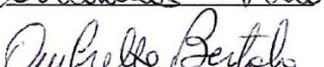
Alessandra Algostino



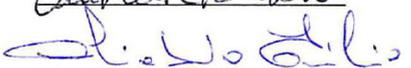
Loredana Bellone



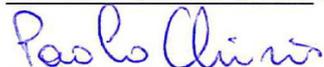
Ombretta Bertolo



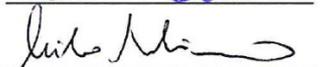
Emilio Stefano Chiaberto



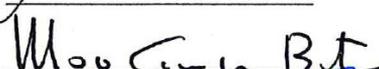
Paolo Chirio



Nilo Durbiano



Mario Cavargna Bontosi



Claudio Giorno



Angelo Tartaglia

