

ARGOMENTARIO

destinato ai membri delle delegazioni italiana e francese
che partecipano martedì 8 marzo 2016 a Venezia al 33° Vertice Italia – Francia

Illustri

Presidenti Matteo Renzi e François Hollande

Ministri delle Delegazioni Italiana e Francese

Vi poniamo alcune domande per orientare il vostro confronto a Venezia sul progetto di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione.

Siete al corrente che:

1. il progetto Torino-Lione è un progetto vecchio nato prima di internet e dei cellulari ?
2. una ferrovia tra Torino e Lione c'è già ed è dunque un inutile raddoppio ?
3. le logiche trasportistiche del progetto di una nuova linea sono state smentite da almeno due cicli economici ?
4. le [previsioni](#) per giustificare la necessità di questa ferrovia sono di pura fantasia ?
5. la società TELT ha dichiarato pochi giorni fa di essere in grado di costruire una galleria identica a quella del San Gottardo per 10 miliardi di €, ossia per 1,2 miliardi di € in meno di quella svizzera ? Ne conoscete le ragioni ? <http://www.rts.ch/info/suisse/2554946-le-tunnel-du-gothard-en-chiffres-et-en-dates.html> Il costo effettivo delle gallerie di base del San Gottardo: sarà di CHF 12,2 miliardi, ossia 2 miliardi di CHF più del previsto <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/39642.pdf>
6. la Commissione europea scrive il falso quando afferma: *"La linea ferroviaria esistente tra la Francia e l'Italia attraversa le Alpi con un pesante traffico su rotaia. Tuttavia, è una linea di montagna che dispone di limitate prestazioni"*. *"The existing railway line from France and Italy runs through the Alps with heavy rail traffic. However, it is a mountain line which has limited traffic performance. The Action will develop a new rail network between France and Italy for wide gauge heavy freight, rolling motorway and high speed passenger trains. It is part of a Global Project on the development of a cross-border rail network to link Europe from east to west. The Action forms a key part of the Mediterranean Core Network Corridor"*. <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/multi-country/2014-eu-tm-0401-m>
7. la capacità della linea alpina esistente è superiore a 22 milioni di tonnellate/anno secondo Transalpine, il promotore pubblico LTF/TELT dichiara 17,5 milioni di tonnellate; cfr. qui: [Les vraies capacités de la ligne.pdf](#) ?
8. il traffico merci ferroviario tra Torino e Lione è fermo da anni a circa 3,3 milioni di tonnellate/anno (cfr. i dati [ALPINFO](#) 2014), mentre la capacità annuale della linea esistente è superiore a 20 milioni di tonnellate ?
9. è operativa in Europa l'infrastruttura ferroviaria RFC6 – Rail Freight Corridor, finanziata dall'Unione Europea, il cui itinerario si sviluppa sulle linee esistenti ed è uguale a quello del Corridoio Mediterraneo ? <https://www.railfreightcorridor6.eu/>
10. la costruzione della tratta nazionale francese da Lione alla galleria di base è stata classificata di seconda priorità e rinviata a dopo il 2035 con [decisione delle Commission Mobilité 21](#) e che non vi è alcuna programmazione della tratta nazionale italiana ?

11. l'Unione Europea ha già revocato finanziamenti per 276,5 milioni di euro alla Torino Lione nel 2013 perché il cunicolo geognostico di Chiomonte era in grave ritardo? Che è concreto il rischio di perderne altri ?
12. l'Europa ha finora finanziato lavori per il progetto Torino-Lione in Italia per meno dello 0,2% dei costi totali di quest'inutile ferrovia ?
13. Italia e Francia dovranno sostenere i costi del tunnel geognostico di Chiomonte effettuati dopo il 31 dicembre 2015 senza ricevere alcun sostegno finanziario dell'Unione Europea, lo ha [affermato](#) la Commissaria Violeta Bulc il 6 gennaio 2015 (rif. P-009961/2014) ?
14. la Commissione europea rifiuta di rendere noto l'inventario dei lavori del progetto Torino-Lione conclusi al 31 dicembre 2015? La Commissaria Violeta Bulc ha negato la sua pubblicazione affermando: *“Nella misura in cui i dati si riferiscono ai rapporti tra il promotore del progetto e i suoi fornitori, non è possibile escludere che la loro divulgazione potrebbe avere ripercussioni negative sui legittimi interessi commerciali dei fornitori”*. [E-001636/2015](#)
15. la Commissione europea nega ai MEPs (membri del Parlamento europeo) e ai cittadini l'accesso alla domanda di finanziamento presentata da Italia e Francia il 25 febbraio 2015 ? <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/multi-country/2014-eu-tm-0401-m>
16. l'investimento totale di Italia e Francia per la costruzione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sarebbe superiore a 30 miliardi di Euro, dei quali il contributo europeo - pari a circa 3300 milioni - coprirebbe solo l'11% ?
17. il costo certificato dello scavo della galleria di base è il riferimento economico non modificabile del finanziamento europeo e che ogni sfioramento di questo importo sarà a carico di Italia e Francia in parti uguali come previsto dall'Art. 18 dell'[Accordo di Roma tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012](#) ? <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000029425907>
18. vista la ripartizione dei [costi della galleria di base di 57 km](#) stabilita nell'art. 18 dell'[Accordo di Roma tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012](#), l'Italia pagherà per i 12 km di galleria di base costruiti nel territorio italiano ben il 57,9% della fattura, mentre la Francia pagherà per 47 km solo il 42,1% della stessa fattura ?
19. data la ripartizione dei costi indicata al punto precedente e quanto stabilito all'Art. 11.2 dell'[Accordo di Roma del 2012](#): *“le opere realizzate divengono proprietà degli Stati sul territorio dei quali sono situate”*, alla fine dei lavori l'Italia sarà proprietaria solo del 21,2% dell'opera avendo pagato il 57,9% del costo, mentre la Francia diventerà proprietaria del 78,8% dell'opera avendo pagato il 42,1% del costo ?
20. il risultato di quanto indicato al punto precedente rappresenta un regalo dell'Italia alla Francia di circa 3,7 miliardi di € (nel caso di un costo della galleria di base di € 10 Mld) ?
21. in questa [scheda](#) della Commissione europea datata giugno 2015 è scritto che non vi è alcuna necessità di eseguire lavori geognostici nelle discenderie francesi ?
22. in quest'altra [scheda](#) della Commissione europea datata novembre 2015 è invece scritto che vi è la necessità di completare lavori geognostici nelle stesse località di cui al punto precedente (località qui definita in modo vago Valle della Maurienne) ?

23. lo scavo in corso della galleria di collegamento tra le due discenderie francesi di La Praz e di Saint-Martin-la-Porte in asse del tunnel di base sud con i fondi per "studi" è illegale ai sensi dell'Accordo di Roma del 2012 dato che si tratta in realtà, come affermato pubblicamente da TELT, di un lavoro definitivo e non geognostico della galleria di base ?
 24. queste cinque previsioni contenute nell'Accordo di Roma del 30 gennaio 2012 ratificato da Italia e Francia non sono state rispettate ? 1. promozione del trasferimento modale per i passaggi franco-italiani in modo da preservare l'ambiente della regione, secondo gli obiettivi della Convenzione delle Alpi, il miglior uso della rete ferroviaria esistente al Fréjus; 2. un nuovo servizio di autostrada ferroviaria dal 2012 e, nel 2014, 3. un nuovo terminal nella regione di Lione, 4. l'indirizzamento del traffico su autocarri di classi Euro meno inquinanti entro un anno dalla data della firma del presente accordo, 5. la ricerca con la Spagna dello sviluppo di collegamenti marittimi per aggirare le Alpi da sviluppare entro il 2015 allo scopo di offrire alternative credibili al passaggio degli autocarri a Ventimiglia?
 25. l'Italia e la Francia sono impegnate con l'Accordo del 30 gennaio 2012 ad evitare che i livelli tariffari ferroviari in ogni Stato generino un concorrenza nefasta a ciascuno dei grandi progetti alternativi alpini, tutto ciò in spregio alle regole di concorrenza vigenti nell'unione Europea ?
 26. a est di Torino, oltre Milano, la nuova ferrovia ha tratti mancanti che non saranno mai realizzati secondo lo standard trasporto merci/passeggeri ad alta velocità (in particolare sulla Venezia-Trieste) ?
 27. durante il vertice di Trieste dell'8 febbraio 2016 con la Commissaria europea ai Trasporti Violeta Bulc, l'Amministratore Delegato di RFI Maurizio Gentile ha affermato che il collegamento transnazionale Trieste-Divaca non è una priorità ?
-
28. la certification des coûts du tunnel de base financé par l'Union Européenne réalisée par Tractebel et TUC Rail peut être considérée comme indépendante ?
 29. que le montant du marché de travaux attribué à la société SPIE Batignolles et Eiffage pour le creusement d'une galerie dans l'axe Sud du futur tunnel, a été divulgué dans la presse italienne au mois d'avril 2012 alors que l'appel d'offre date du 22 décembre 2012 ?
 30. que Monsieur Hubert du Mesnil, président de Lyon-Turin Ferroviaire devenu TELT est également président de l'Institut de la Gestion Déléguée qui compte parmi les membres du Conseil d'Administration les sous-traitants de Lyon-Turin Ferroviaire devenu TELT ?
 31. que plusieurs sociétés liées au crime organisé en Italie ont pu bénéficier de paiement sur le chantier de Lyon-Turin Ferroviaire ?
 32. des sanctions n'ont pas été prises à l'encontre du Directeur des travaux, Maurizio Buffalini, signataire des commandes aux sociétés ITALCOGE et Martina qui sont liées au crime organisé ?
 33. que le Directeur Général de LTF Monsieur Paolo Comastri a été condamné à 8 mois de prison en première instance pour des faits remontant à 2004 mais serait resté en poste avec délégation de signature à hauteur de 10 millions d'euros jusqu'en 2011 ?

34. qui est ou quels sont le ou les bénéficiaire(s) de la somme de 7.545.837 €uros qui apparaît aux bilans de la société LTF de 2007 à 2011 ?
35. de comment le montant de 10.322.473 €uros affecté à une galerie de reconnaissance à Venaus constaté en fin d'exercice 2010 apparaisse dans les comptes de l'année 2011 affecté à une galerie MADDALENA ? Quelle a été l'opération comptable permettant ce transfert ?
36. de comment la Suisse et l'Autriche fassent circuler des marchandises en quantité supérieure sur des lignes identiques à celle existante entre Lyon et Turin ?
37. que la ligne ferroviaire existante dispose d'une capacité de 120 trains de marchandises actuellement ? Combien de trains de marchandises y circulent aujourd'hui ?
38. pourquoi la France interdit-elle les wagons à petites roues utilisés en Autriche, en Allemagne, en Italie, en Suisse, alors que ceux-ci permettent de transporter sans lourds investissements des camions sur des trains ?
39. que sur la ligne existante entre Paris et Milan avec une rame ERTMS2, il est possible de faire le trajet sans arrêt en 5h30 dès aujourd'hui par l'utilisation de la ligne existante à grande vitesse entre Turin et Milan ?
40. que dans la Décision C2008-7733, accordant un concours financier de 671.800.000 €uros, au projet Lyon-Turin, l'activité 1.5 "galerie Saint Martin de la Porte" (page 23) est évaluée à 96.100.000 €uros pour 300 mètres (plus 300 m optionnel - pages 12 et 13 / 147) définis dans la demande de subvention. La décision C2013-1376 fait apparaître pour l'activité 5 "Galerie Saint Martin de la Porte" (page 14) une évolution du coût éligible de 250.118.925 €uros ?
41. de la justification de ce coût éligible multiplié par 2,5 ? Que recouvre-t-il exactement, quelles sont les modifications avec la demande de subvention et qui a pris la décision de cette modification ?
42. que la page 30 de la décision C2008-7733 définit les situations de conflits d'intérêts. La situation de Monsieur Hubert du Mesnil Président de LTF-TELT mais également président de l'Institut de la Gestion Déléguée répond à la définition du conflit d'intérêts lorsqu'ils signent des marchés en faveur de sociétés qui siègent avec lui au conseil d'administration de l'IGD. Comment expliquez-vous cette situation ?
43. que les travaux de la galerie dite de reconnaissance de la Maddalena en cours de creusement intègrent-ils des installations définitives ?
44. que Hubert du Mesnil Président de TELT est en conflit d'intérêts selon la définition de l'OLAF ?
45. que Mario Virano, Directeur General de TELT, est en conflit d'intérêts selon l'autorité italienne ?
46. qu'il est reconnu la présence de la mafia sur le chantier et la signature de contrat avec une société en faillite frauduleuse ?
47. que le directeur général de LTF est signataire des commandes aux entreprises Italcoge, Martina et TORO ?