

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

Il Sig. Onidi, in qualità di rappresentante della Commissione, il 15 marzo in Commissione TRAN ha affermato¹ (25'55"): <i>"Auspico che i MEPs facciano una revisione critica delle priorità che abbiamo"</i>. La riunione del 27 aprile è uno degli atti di questa revisione critica: <i>"Fermare il progetto è auspicabile, possibile e conveniente per l'Unione Europea, l'Italia e la Francia."</i> Il Sig. Onidi, in qualità di rappresentante della Commissione, il 15 marzo ha anche affermato (33'18) che <i>"i MEPs devono avere le stesse informazioni sul progetto che sono in possesso di DG MOVE"</i>. Desideriamo ricordare, nello spirito della trasparenza, la Risoluzione del Parlamento Europeo 2015/2128(INI) dell'8 marzo 2016², che recita: <i>"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"</i>. https://www.youtube.com/watch?v=OK428RHxvq8	Mr. Onidi, as representative of the European Commission, over the TRAN Committee which took place on March 15th, said³ (25'55"): <i>"I hope that the MEPs make a critical review of the priorities that we have."</i> The meeting which took place on April 27th is closely linked to this critical review: <i>"Stopping the project is desirable, possible and suitable for the European Union, for Italy and for France."</i> Mr. Onidi, as representative of the European Commission, on March 15th also said (33'18) that <i>"the MEPs should be in possession of the same information on the project that the DG MOVE has"</i>. We wish to remind, in a spirit of transparency, the European Parliament Resolution 2015/2128 (INI) of the 8th of March 2016⁴, which says: <i>"58. The Parliament asks the Commission to make public all documentation relating to the Lyon-Turin high-speed rail project and its funding."</i>
--	---

Sono state poste 6 domande "Consultazione Popolazione" e 22 domande "Aspetti Economici"

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV <http://www.presidioeuropa.net/blog/le-risposte-della-commissione-europea/>

Il documento inviato alla Commissione europea con le 28 domande

<http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/05/Annex-answers-from-DG-MOVE-2016.pdf>

La lettera di accompagnamento della Commissione Europea contenente l'Allegato con le risposte

<http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/05/3465576-HR-to-MEP-Valli.pdf>

L'Allegato con le risposte della Commissione Europea

<http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/05/Annex-answers-from-DG-MOVE-2016.pdf>

Nota: la CE non ha preso in considerazione 4 domande (rif. 4/6 – 2, 4, 16/22) e non ha dato risposte a 11 domande (rif. 1/6 – 2/6 e 6, 8, 9, 10, 14, 15, 19, 20, 22/22).

6 Domande Consultazione della popolazione	6 Questions Public Consultation	Answers from DG MOVE	note
1) La Convenzione di Aarhus, firmata dalla Comunità europea e dai suoi Stati membri nel 1998, in vigore dal 30 ottobre 2001 ed è stata approvata a nome della Comunità con Decisione 2005/370/CE del Consiglio del 17	1) The Århus Convention, signed by the European Community and by its Member States in 1998, in effect on October 30th 2001 and approved on behalf of the European Community with the Council Decision 2005/370/EC of		La Convenzione di Århus sembra non interessare la Commissione europea: dovremo approfondire con il Controsservatorio la possibilità di un ricorso in giudizio.

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

febbraio 2005 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=URISERV%3A128056 + http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=URISERV%3A128140 prevede che “4. Ciascuna Parte provvede affinché la partecipazione del pubblico avvenga in una fase iniziale, quando tutte le alternative sono ancora praticabili e tale partecipazione può avere un'influenza effettiva”. Il Sig. Onidi, in qualità di rappresentante della Commissione, il 20 aprile 2016 in CONT ha lamentato il fatto che il progetto Torino-Lione è stato avviato senza verificare appropriatamente l'accettazione dell'opinione pubblica. <i>La Commissione può dire in quale modo intende garantire la corretta applicazione della direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (direttiva VIA) e della direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale?</i> Si fa presente che le suddette direttive, che concorrono all'attuazione della Convenzione di Århus all'interno dell'Unione, dispongono obblighi precisi in materia di informazione del pubblico e di partecipazione del pubblico ai processi decisionali. Tali obblighi assumono una rilevanza accresciuta in un contesto di VIA transfrontaliera, come quello della Torino-Lione.	the 17th of February 2005 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=URISERV%3A128056 + http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=URISERV:l28140&from=IT, says that (article 6, paragraph 4): "Each Party shall provide for early public participation, when all options are open and effective public participation can take place". Mr Onidi, as representative of the European Commission, over the CONT Committee which took place on April 20th 2016, complained about the fact that the Lyon-Turin project has been launched without properly verifying the public opinion. <i>The Commission can say how it intends to ensure the correct application of the Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment and of the Directive 2003/4/EC on public access to environmental information?</i> Please note that the above-mentioned Directives, which contribute to the implementation of the Århus Convention within the European Union, propose specific obligations with regard to public information and to the public participation in the decision-making process. These obligations have even an increased value in a situation of cross-border EIA, such as the case of the	<i>Q1) Can the Commission say how it intends to ensure the correct application of the Directive 2011/92/EU on the assessment of the effects of certain public and private projects on the environment and of the Directive 2003/4/EC on public access to environmental information (both Directives contributing to the implementation of the Århus Convention)?</i> Nessuna risposta da DG MOVE	Questa domanda non è stata nemmeno citata da DG MOVE Occorre insistere sul fatto che lo
---	--	---	---

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

1.1) Poiché i lavori di scavo della galleria di base non sono ancora iniziati, dato che le attività in corso sono solo studi geognostici, la Commissione e gli Stati membri interessati stanno valutando tutte le alternative ancora praticabili in conformità con le norme del diritto ambientale dell'UE applicabili nel caso di specie?	Lyon-Turin link. 1.1) Since the excavation of the base tunnel has not yet begun and since the current activities are only geognostic studies, are the Commission and the Member States involved evaluating all the alternatives yet practicable in accordance with the rules of EU environmental law applicable in this case?		scavo vero e proprio non è iniziato e quindi la Convenzione di Århus è applicabile in pieno. Cfr. articolo 6, comma 4 della Convenzione d Århus http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/documents/cep43ital.pdf
2) La Presidenza del Consiglio dei Ministri italiano ha escluso5 (Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri DPCM del 19 gennaio 2010) dall'Osservatorio per la Torino-Lione la Comunità Montana della Val Susa e Val Sangone che rappresentava 43 Comuni e circa un centomila residenti, e i Sindaci dei Comuni che in precedenza avevano dato la loro approvazione al progetto, ritirandola in un secondo momento. Inoltre, il cosiddetto Accordo di Prà Catinat6, spesso citato nei documenti della Commissione, non è un accordo in senso giuridico dato che non è stato firmato dai sindaci della Valle di Susa, ma solo dal Presidente dell'Osservatorio tecnico Mario Virano. La Commissione in quale misura ha tenuto conto di tali documenti? Ritiene opportuno cancellare ogni riferimento a	2) The Presidency of the Council of Ministers of the Italian Republic has excluded7 (Decree of the President of the Council of Ministers of the 19th of January 2010) from the Observatory for the Turin-Lyon project, the Val Susa and Val Sangone's Mountain Community which represents 43 municipalities and about one hundred thousand residents, and the mayors of the municipalities that had previously given their approval to the project and then withdrew it at a later time. In addition, the so-called Prà Catinat Agreement8, often cited in the documents of the European Commission, is not an agreement in the legal sense since it has not been signed by the mayors of the Susa Valley, but only by the Chairman of the technical Observatory, Mr. Mario Virano. To what extent the EC has taken these documents into account? Does the EC consider worthwhile to delete any	Nessuna risposta da DG MOVE	Questa domanda è strettamente legata alla Sentenza del TPP, occorrerà ribadire questo concetto nel nostro ricorso giudiziario.

tali documenti? Documenti relativi https://docs.google.com/file/d/0Byh2Go4RN2BZdmFvaF9ERDB0UzZLby1LOFNqVIA3bHJKMjIV/edit Torino-Lione: riunione a Palazzo Chigi, 8 Gennaio 2010, il Governo precisa quanto segue: - constata che la nuova Comunità Montana, con riferimento alla nuova linea Torino-Lione, non si connota con un profilo di sensibilità politico-istituzionale idoneo a rappresentare il pluralismo delle Comunità locali presenti sul territorio; pertanto il Governo ritiene di dover ridefinire le rappresentanze locali in seno all'Osservatorio dell'insieme dei territori interessati dalla nuova linea Torino-Lione, dal confine italo-francese alla connessione con la linea AV-AC Torino-Milano, attraverso un apposito DPCM di aggiornamento di quello istitutivo del 10 marzo 2006, assumendo come base ... i Comuni che dichiarino esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera nel quadro della miglior tutela e valorizzazione del territorio e nel rispetto del calendario europeo. 6 http://www.saradura.it/INTERVISTE/8-Sandro%20Plano.pdf 7 https://docs.google.com/file/d/0Byh2Go4RN2BZdmFvaF9ERDB0UzZLby1LOFNqVIA3bHJKMjIV/edit 8 http://www.saradura.it/INTERVISTE/8-Sandro%20Plano.pdf Documenti relativi: Intervista del sig. Louis Besson: Film intero https://vimeo.com/144990637 Estratto http://lyonturin.eu/analyses/docs/3_etapes_parlement.mp4 Rapporto del Consiglio di Stato: Decisione Torino - Lione http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-9-novembre-2015-societe-France-	reference to such documents? Related Documents: https://docs.google.com/file/d/0Byh2Go4RN2BZdmFvaF9ERDB0UzZLby1LOFNqVIA3bHJKMjIV/edit Turin-Lyon: meeting at Palazzo Chigi, January 8, 2010, the Government stated: - notes that the new Mountain Community, with reference to the new Lyon-Turin link, does not have the suitable profile, in terms of political and institutional sensitivity, to properly represent the pluralism of the local communities in the area; Therefore, the Government considers that it is necessary to redefine the local representation in the Observatory of the whole territories affected by the new Lyon-Turin line, from the Italian-French border to the connection with the AV-AC Turin-Milan, through a special Ministerial Decree in order to update the one of the 10th of March 2006, taking as a basis ... the municipalities that explicitly declare their willingness to join the best realization of the work under the best protection and enhancement of the territory and in accordance with the European calendar. Related Documents: Interview to Mr. Louis Besson: Full Video https://vimeo.com/144990637 http://lyonturin.eu/analyses/docs/3_etapes_parlement.mp4 Council of State Report: Lyon-Turin Decision http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-9-novembre-2015-societe-France-nature-environnement-et-autres-M.-G-		
--	---	--	--

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

nature-environnement-et-autres-M.-G-et-autres-commune-de-Chimilin-et-autres Decisione Limoges - Poitiers http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-15-avril-2016-Federation-nationale-des-associations-des-usagers-des-transport Rapporto dell'IGD nel quale appare il sig. Tiberghien http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf	et-autres-commune-de-Chimilin-et-autres Limoges - Poitiers Decision http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/Selection-des-decisions-faisant-l-objet-d-une-communication-particuliere/CE-15-avril-2016-Federation-nationale-des-associations-des-usagers-des-transport IGD Report in which Mr. Tiberghien appears http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf		
3) Il rappresentante della Commissione, il Sig. Onidi, il 15 marzo 2016 in TRAN https://youtu.be/7ob-bOFBuAc (8'37") ha affermato che “si è arrivati ad un massiccio sostegno da parte delle comunità locali”. Quali elementi sono stati presi in considerazione per tale affermazione da parte del Sig. Onidi? Tuttavia la stessa Violeta Bulc l'11 aprile 2016 – P-013769/2015 rispondeva alla MEP Eleonora Forenza “La Commissione non era a conoscenza dell'incidente descritto (3 ottobre 2015: reazione aggressiva delle forze	3) The representative of the European Commission, Mr Onidi, over the TRAN Committee meeting which took place on March 15th 2016 https://www.youtube.com/watch?v=7ob-bOFBuAc&feature=youtu.be (8'37") said that "there is we got a huge support from the local communities". Which elements were taken into account from Mr. Onidi to express the statement referred above? However, the Commissioner Violeta Bulc on April 11th 2016 in reply to a written question of the MEP Eleonora Forenza said P-013769/2015:"<i>The Commission was not aware of the incident described</i> (October 3rd, 2015:	Q3) <i>On what basis can the Commission claim that the Lyon-Turin project has now gained strong support from the local communities?</i> A3) DG MOVE highlights that it is for the Member States to decide which projects should seek funding from the Connecting Europe Facility. The Commission however underlines that according to the information received from the French and the Italian authorities, the large majority of local government organisations is in favour of the project and this fact is not called into question by the existence of minority groups which are opposed to it. Q2) <i>On the basis of which objective and/or subjective criteria, can it be claimed that citizens are massively in favour of the project when even Ms Violeta Bulc answering Ms Elenora Forenza MEP on April 11th 2016 (P-</i>	Qui la CE ripete la solita argomentazione: sono gli SM che decidono, e afferma di ripetere solo le informazioni che riceve da loro circa l'esistenza di gruppi minoritari di opposizione. Questa risposta informa al contrario che la CE non dispone di sufficienti informazioni dai territori e cita la risposta alla interrogazione scritta della GUE 11 aprile 2016 – P-013769/2015

dell'ordine nei pressi del cantiere de La Maddalena nei confronti di cittadini e MEPs con contusi e feriti, N.d.R.) e in assenza di informazioni, la Commissione non è in condizione di formulare commenti”.	aggressive reaction of the police in the vicinity of the construction site of La Maddalena against citizens and MEPs in which occasion there were bruised and wounded) <i>and in absence of information, the Commission is not in a position to comment</i>".	013769/2015) said “The European Commission is not aware of the incident described (on October 3rd 2015: an aggressive reaction by the police near to the Maddalena construction site against citizens and MEPs with casualties, editor’s note) and in the absence of information, the Commission is unable to comment. A2) In its reply, the Commission has stated not to see a connection of the support for the Lyon-Turin project by a majority of the population and the refusal of the police to allow a group of members of the European Parliament access to the Chiomonte construction site. The access to the construction site is governed by rules related to safety which are defined by national authorities.	http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+P-2015-013769+0+DOC+XML+V0//IT&language=it 13 ottobre 2015 P-013769-15 Interrogazione con richiesta di risposta scritta alla Commissione Articolo 130 del regolamento Eleonora Forenza (GUE/NGL) Oggetto: Divieto di transito per gli eurodeputati nelle aree limitrofe esterne al cantiere TELT della linea ferroviaria ad alta velocità (AV) Torino-Lione sul ponte Clarea in Val Clarea il 3 ottobre 2015 Premesso che: - il 3 ottobre 2015 agli europarlamentari Forenza, Rivasi, Affronte, Aiuto, Beghin, Evi e Valli, recatisi in Val Clarea con residenti della val Susa per accertamenti sui lavori AV Torino-Lione, è stato impedito di oltrepassare il ponte della Clarea; - gli europarlamentari non hanno quindi potuto esercitare la loro funzione di controllo pur da terreni esterni al cantiere della TELT; - le forze dell'ordine hanno preteso di applicare, senza mostrarla, un'ordinanza prefettizia che preclude il passaggio in aree esterne al cantiere AV, recintato e sorvegliato da reparti dell'esercito, come fossero aree d'interesse strategico non accessibili; - al rifiuto degli europarlamentari di subire un filtro discriminatorio verso gli abitanti della valle, tra cui cittadini proprietari di terreni nell'area, è seguita una reazione aggressiva delle forze dell'ordine con contusi e feriti; - l'UE ha destinato a luglio 2015 a tale progetto (2014 EU TM 0401 M) fondi MCE
---	--	--	---

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

		per 813 781 900 EUR dal 2014 al 2020; può la Commissione far sapere: 1. se è a conoscenza dei gravi fatti accaduti; 2. se è prassi comune ad altri Stati dell'UE beneficiari di fondi UE impedire la mobilità a cittadini ed europarlamentari; 3. se intende sospendere il cofinanziamento con denaro pubblico UE a lavori espletati in violazione di ogni norma di diritto e in assenza di trasparenza e controllo? Risposta di Violeta Bulc a nome della Commissione La Commissione non era a conoscenza dell'incidente descritto dall'Onorevole deputata. In assenza di informazioni, la Commissione non è in condizione di formulare commenti. Per quanto concerne però l'accessibilità del sito, la Commissione sa che sono state applicate restrizioni in seguito a gravi incidenti registratisi in passato. Per assicurare la trasparenza e il controllo necessari, il progetto menzionato dall'Onorevole deputata è stato selezionato sulla base di una gara d'appalto aperta a tutti gli Stati membri; in corso d'opera, per ciascuna richiesta di pagamento presentata i servizi della Commissione assicurano un controllo finanziario basato sull'analisi delle relazioni tecniche e finanziarie. Una metodologia di campionamento intende fornire una ragionevole certezza quanto al fatto che i costi accettati per il pagamento siano conformi alla definizione di costi ammissibili come da decisione. Nell'ambito della valutazione di ciascuna richiesta di pagamento un contratto viene selezionato per la verifica ex-ante dell'appalto al fine di pervenire ad una ragionevole certezza sul rispetto della pertinente legislazione sugli appalti all'atto dell'aggiudicazione del
--	--	--

			contratto.
4) <i>La Commissione può comunicare per quale motivo il signor Laurens Jan Brinkorst, Coordinatore per il Corridoio Mediterraneo, è stato convocato per testimoniare presso la Procura della Repubblica di Torino il 22 luglio 2014 alle ore 14.40 e l'oggetto della procedura?</i>	4) <i>Could the Commission specify for which reason Mr. Laurens Jan Brinkorst, Coordinator for the Mediterranean Corridor, has been summoned to testify at the Public Prosecutor's office of Turin on July 22nd 2014 at 2.40 PM and what is the subject of the procedure?</i>		Questa domanda non è stata nemmeno citata da DG MOVE PER LA CE QUESTO ARGOMENTO <u>NON ESISTE</u>
5) <i>La Commissione può fornirci l'elenco dei collegamenti mancanti e delle strozzature lungo il percorso alpino del progetto che giustificano l'attuazione del progetto Torino-Lione ai sensi del regolamento CEF, considerato che da anni esiste una linea modernizzata?</i> 9 Regolamento CEF (UE) N. 1316/2013 Articolo 3 - Obiettivi generali: L'MCE rende possibili la preparazione e la realizzazione di progetti di interesse comune nel quadro della politica in materia di reti transeuropee nei settori dei trasporti ... dà priorità ai collegamenti mancanti nel settore dei trasporti. - Articolo 4 - Obiettivi settoriali specifici: (a) eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere.	5) <i>Could the European Commission provide the list of the missing links and of the bottlenecks along the project's Alpine section which would justify the implementation of the Lyon-Turin link according to the CEF Regulation, considering that a modernized line on the same path is present from several years?</i> 10 Regulation (EU) No 1316/2013 establishing the Connecting Europe Facility - Article 3 - General Objectives: The CEF shall enable projects of common interest to be prepared and implemented within the framework of the trans-European networks policy in the sectors of transport...It shall give priority to missing links in the transport sector. Article 4 - Specific sectoral objectives: (a) removing bottlenecks, enhancing rail interoperability, bridging missing links and, in particular, improving cross- border sections.	Q5) Please list the missing links and the bottlenecks on the alpine itinerary of the project which justify the implementation of the project in the framework of the EFC (Economic and Financial Committee) regulations (because there is a line which was modernised a few years ago.) A5) The existing line is, and will continue to be, obsolete due to its gradient and its altitude. It represents the weak link in the Mediterranean Corridor. The existing line has several drawbacks which make the Lyon-Turin line unattractive for modern long distance freight services. Reaching an altitude of 1335 m, the train services are currently limited by the constraints of the existing line which came into use in 1871 (project dating from 1857), making it the oldest tunnel through the Alps. The steep gradient of over 30‰ (modern lines are limited to 12,5‰) and the two voltages	In questa risposta ci è la massima sintesi degli “inconvenienti” tecnici della linea esistente secondo la CE. La prassi di scegliere gli inconvenienti che un certo prodotto/servizio sarà in grado di affrontare e risolvere (nel nostro caso una nuova linea ferroviaria) è la stessa tecnica che viene utilizzata nelle gare per portare la “giuria” a scegliere a chi affidare l'appalto. Nel nostro caso tutto ciò è stato inserito nei Regolamenti CEF e TEN-T approvato nel dicembre 2013 anche dal Parlamento europeo. Per la questione sicurezza, la soluzione di scavare una galleria a lato dell'esistente non è mai stata neppure sussurrata. Il suo costo sarebbe di circa 500 milioni, ossia meno delle 4 discenderie del tunnel di base. Cfr. questo articolo da il Sole 24 Ore http://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-

[Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV](#)

		(1,5kV in France, 3kV in Italy) are serious obstacles for heavy freight trains. In addition, the loading profile is limited which excludes large containers (profile PC80). The rolling motorway service is also penalised by the fact that it is not available to convoys with trailers over 4 meters high (although nowadays, a large proportion of the fleet is between 4 metres and 4m20.) The constraints of the existing line means that wagons designed for the alpine rolling motorway require loading/unloading times which lead to extra costs not compensated for by public subsidies. The renovation of the Mont Cenis railway tunnel has increased the height of the tunnel. However, the renovation did not remove the constraints on the transit of trailers and the size of containers due to the lack of space between the two tracks (less than 3,5m from track centre to track centre). Given that the tunnel dates back to the 19th century it does not meet today's safety standards: the tunnel only has a single tube and no emergency exits. This results in severe limitations on its operational use, leading for instance to the prohibition that freight trains transporting hazardous goods and passenger trains pass each other.	territori/2013-09-04/traforo-frejus-raddoppio-064912.shtml?uuid=AbQiW6SI&refresh_ce=1
6) La Commissione, può fornirci le valutazioni che le hanno permesso di	6) Could the European Commission provide the evaluations which allowed	Q6) Could the European Commission provide the evaluations which allowed	La risposta è banalmente burocratica, ma tuttavia indica che la

<i>approvare il progetto Torino-Lione e di continuare a erogare finanziamenti nonostante le critiche articolate di diversi MEPs e di molti cittadini, in gran parte residenti nelle aree circostanti il progetto?</i>	<i>to approve the Lyon-Turin link and to keep financing the project despite the well-founded criticisms of several MEPs and of many citizens, mostly residing in the surrounding areas of the project?</i>	<i>to approve the Lyon-Turin link and to keep financing the project despite the well-founded criticisms of several MEPs and of many citizens, mostly residing in the surrounding areas of the project?</i> A6) The Lyon-Turin railway link is one of the pre-identified projects in Regulation 1315/2013. Its inclusion is based on the methodology established and accepted by the Institutions for the definition of the TEN-T.	Torino-Lione è stata inserita in una decisione europea (Cfr. Allegato I e alla parte 2 dell'Allegato II della Decisione 1315/2013) http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32013R1315 Questo allegato potrebbe essere modificato, come ha detto lo stesso Onidi nella sua audizione, se il Parlamento lo volesse. Cfr. questo video 26'00" - 26'17" https://www.youtube.com/watch?v=OK428RHxvq8 nel quale Onidi afferma, rivolgendosi ai MEPs della sua audizione alla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo il 15.3.2016: "Auspichiamo da parte vostra una revisione critica delle priorità..." Ecco perché è indispensabile ottenere un'audizione in Commissione Trasporti del PE. CEF: REGOLAMENTO (UE) N. 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO - dell'11 dicembre 2013 Articolo 17 - Programmi di lavoro pluriennali e/o annuali I progetti descritti nella parte I dell' Allegato I non sono vincolanti per gli Stati membri nelle loro decisioni di programmazione. La decisione di attuare tali progetti spetta agli Stati membri e dipende dalle capacità di finanziamento pubblico nonché dalla loro fattibilità
--	---	---	---

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

			socioeconomica conformemente all'articolo 7 del regolamento (UE) n. 1315/2013: Articolo 7 - Progetti di interesse comune 1. I progetti di interesse comune contribuiscono allo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto, il ripristino e l'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto esistenti e attraverso misure che promuovono l'uso efficiente della rete sotto il profilo delle risorse. 2. Un progetto d'interesse comune: a) contribuisce al raggiungimento degli obiettivi che rientrano in almeno due delle quattro categorie di cui all'articolo 4; b) è conforme a quanto disposto nel capo II e, se riguarda la rete centrale, anche a quanto disposto nel capo III; c) ha una sostenibilità economica sulla base di un'analisi costi-benefici sotto il profilo socioeconomico; d) dimostra di possedere un valore aggiunto europeo. 3. ommissis 4. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i progetti vengano realizzati in conformità del pertinente diritto dell'Unione e nazionale, in particolare degli atti giuridici dell'Unione in materia di ambiente, protezione del clima, sicurezza, protezione, concorrenza, aiuti di Stato, appalti pubblici, sanità pubblica e accessibilità. 5. ommissis
22 Domande Aspetti Economici	22 Questions Economic Aspects		
1) Il tempo di percorrenza tra Parigi e	1) The travel time between Paris and	Q7) The travel time between Paris and	

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. <i>Tenuto conto di questo limitato vantaggio, la Commissione come giustifica la spesa di più di 10 miliardi per la sola galleria di base, così come il valore aggiunto, e quali sono i dati in suo possesso che le permettono di considerare che si possa realizzare l'equilibrio di gestione?</i>	Milan, using the current railway lines, including the high-speed rail between Turin and Milan, is 5:25 hours, which would be reduced by only 25 minutes through the base tunnel project https://vimeo.com/144990637. <i>Given this limited benefit, how does the Commission justify the expenditure of more than 10 billion euros only to build the base tunnel, what is, in its view, the added value of this project, and what are the data in its possession according to which it believes that it is feasible to achieve the financial balance?</i>	<i>Milan, using the current railway lines, including the high-speed rail between Turin and Milan, is 5:25 hours, which would be reduced by only 25 minutes through the base tunnel project.</i> <i>Given this limited benefit, how does the Commission justify the expenditure of more than 10 billion euros only to build the base tunnel, what is, in its view, the added value of this project, and what are the data in its possession according to which it believes that it is feasible to achieve the financial balance?</i> A7) Travel time between Paris and Milan today is 7 hours and 20 minutes (e.g. TGV 9241 or TGV 9245) and not 5h25. The total cost of the base tunnel, of two new train stations and of the two interconnections with the existing line have been certified at €8,3 billion. In addition to the reduced travel time for passenger the new line will allow to transport a considerable amount of freight thus alleviating the congested roads, given that most freight is currently being transported by road. Only with the new base tunnel will it be possible to achieve a sizeable shift of	Qui la Commissione indica il tempo totale comprese le fermate, mentre la domanda indicava il “tempo di percorrenza”, l’errata traduzione di queste parole in inglese con <i>travel time</i> ha favorito una risposta incoerente e favorevole alle tesi dei proponenti. La domanda avrebbe dovuto essere tradotta così: “<i>time taken to cover the distance between Paris and Milan</i>”. Il resto della risposta è perfettamente burocratico e non indica che il costo di 8,3 (8,6 nell’ultima pagina della Certificazione) fa riferimento al 2012. I nostro riferimento ai 10 miliardi è persino “conservativo” dato che il tunnel del Gottardo di 57 km è costato 11,3 miliardi € ed è stato terminato nel 2016.
---	--	---	---

		cargo from road to rail.	
1.1) <i>Descrivete il valore aggiunto europeo del progetto.</i>	1.1) <i>Please describe the European added value of this project.</i>	Q4) Please describe the European added value of this project. A4) The cross-border section of the new Lyon-Turin rail link is one of the pre-identified projects of common interest for the “Connecting Europe Facility”. The trans-European transport network is the new framework to promote the transport of passengers and freight by an ecological mode of transport: the railways. The aim is to reduce the use of road and air transport, which increases pollution and the emission of greenhouse gases. This is particularly vital in the especially delicate zone – the Alpine region. The new Lyon-Turin rail link is the pivotal element of the Mediterranean Corridor, serving 18% of the population of the Union, and regions representing approximately 17% of European GDP (source PWC study, 2014; available at http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm). The priority network is made up of 9 corridors and the Mediterranean Corridor (3,000 km) is the main east-west axis and crosses 7 other corridors. To guarantee its efficacy, the EU has defined investment priorities, with the cross-border section crossing the Alps crossing being the most important one.	Questa risposta non contiene riferimenti alle statistiche che indicano il calo costante dei traffici tra Francia e Italia, né lo scenario che si imporrà con le aperture dei tunnel svizzeri (Lötschberg e Gottardo). Apprendiamo che “The objective is to capture the flow of goods from Asia through the Suez Canal”. Nulla è detto sulla necessità di avere un rapporto costi benefici positivo, cfr. commento alla risposta n. 6.

		Developing a railway line via a base tunnel is fundamental to making rail travel competitive and attractive. The effects of the network resulting from the new Lyon-Turin link are considerable, not only for passengers (via stations in Paris, Lyon, Chambéry, Turin and Milan) but also for freight (via port facilities and intermodal hubs in Barcelona, Marseille, Lyon, Orbassano, Novara, Genoa and Milan). As the only east-west axis of the Trans-European network which crosses the Alps, and due to the numerous interchanges with the big north-south corridors, the economic impact of the construction of the new Lyon-Turin link covers a wide market extending to the gateways to markets beyond European (airports and main ports). The stakes are high for the Mediterranean ports because the multi-modal corridor makes them more competitive. The objective is to capture the flow of goods from Asia through the Suez Canal, currently 75% of the volume of this traffic comes through the major ports of the North of Europe and is then transported south by road. The New Lyon Turin Line (NLTL) fits into a context of international trade which is of particular interest to France and Italy. The economic environment of the new link is 132 billion euro of trade between the west face of Europe and the Mediterranean zone. This zone contains	
--	--	---	--

[Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV](#)

		3 of the 4 main manufacturing basins in Europe: Lombardy-Piedmont, Auvergne-Rhône-Alpes, Catalonia, with a trade volume between Italy and France, reaching over 70 billion euro, with flows based on the type of goods which are perfectly adapted to rail transport such as cars, chemicals, industrial machinery. In the absence of a modern rail infrastructure between France and Italy, these products currently transit by the Swiss rail network despite lengthening the journey or are transported by road causing congestion on alpine roads and the motorways along the Mediterranean Sea, in Liguria and on the Côte d'Azur. As far as passenger transport is concerned, the NLTL will complete the high speed rail network between five major metropolitan regions in Europe (London, Paris, Madrid, Milan and Barcelona) focal points for the arrivals of tourists from all over the world. The existing lines are freed up to develop regional and tourism transport, knowing that the Maurienne, Tarentaise and Val de Suse valleys make up important tourist areas.	
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	2) The freight traffic between France and Italy has almost disappeared from 2011 (year of completion of the works for the adjustment of shape B1), given that: - Switzerland and Austria are able to carry 17 and 15 million tonnes of		Qui nessun commento da parte di DG MOVE, cfr. risposta 9 di 22

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

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). La Commissione non crede opportuno incentivare l'utilizzo da parte di Francia e Italia della rinnovata linea ferroviaria esistente per diminuire il traffico stradale nelle Alpi italo - francesi e rispettare il Libro Bianco dei trasporti? Documenti relativi: 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%20%C3%A0%20travers%20les%20Alpes%20(tous%20les%20transports%201)%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	freight traffic cross similar mountain lines; - The tonnes transported in 1983 were 9.8 million against 3.2 million in 2014; - The Decision C(2003) 664 authorizes France to subsidize cargo operators for the purchase of rolling stock in order to facilitate a modal shift to rail (cfr. Polyrail and Multi-berce solutions). Does the Commission not believe that it would be appropriate to encourage France and Italy to use the renewed existing railway line in order to decrease the road traffic in the Italian-French Alps and to respect the White Paper on Transport? Related documents: Decision 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%20%C3%A0%20travers%20les%20Alpes%20(tous%20les%20transports%201)%20%201980_2013.xls Report Alpinfo http://lyonturin.eu/documents/docs/Alpinfo-2013-fr.pdf Report Alpinfo 2014 http://lyonturin.eu/documents/docs/alpinfo_annuel_2014_V04_00-1.pdf		Questa domanda non � stata nemmeno citata da DG MOVE
3) A completamento della domanda precedente, la Commissione pu� fornire le previsioni indipendenti relative ai flussi di traffico merci sull'itinerario Torino-Lione?	3) With reference to the previous question, could the Commission provide independent estimates of the freight flows on the route Turin-Lyon?	Q9) With reference to the previous question, could the Commission provide independent estimates of the freight flows on the route Turin-Lyon?	

		A9) According to the information received from the Member States, 2.5 million heavy goods vehicles cross the Franco-Italian Alps every year. The Lyon-Turin itinerary is developing via just one alpine rail crossing, a railway line on the coast, three motorway crossing points, two of which at high altitude (Fréjus tunnel and Mont Blanc tunnel) and one coastal crossing point (Vintimille). The routes situated on the Côte d’Azur and in Liguria were designed for tourist traffic and not for heavy goods traffic. Heavy good vehicles crossing the Alps via the motorway crossing points is causing serious problems for the alpine environment. The fact that the Mont Cenis rail tunnel is not adapted to freight traffic, as described above, is the cause of a concentration of goods traffic on the road transport mode, leading to millions of heavy goods vehicles using this route in environmentally sensitive zones such as the Alps and the Mediterranean coast. The volume of traffic between France and Italy is 40 million tonnes a year, higher than that crossing the Swiss Alps, it represents around 60% of the volume of traffic crossing the border at the point which has the heaviest traffic, i.e. the crossing between Austria and Italy. The objective of the Lyon-Turin project	La CE insiste nell’affermare che la galleria ferroviaria esistente è inadatta.
--	--	---	--

[Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV](#)

		is, as per the commitment made by the States which signed the Alpine Convention in 1991, to transfer the main part of this traffic from road to rail, thus implementing the commitments of both countries and of the European Union. The importance of the Lyon-Turin project is not limited to these two countries as it is a crucial stretch of a 3 000 km corridor. We are beginning to foresee a connection towards the East in view of the operations carried out in Eurasia by the Russian Federation and China. These countries are modernizing their high speed/high capacity rail systems to connect to the TEN-T network.	La CE vede nella nuova galleria un collegamento tra l'Europa e l'estremo oriente.
4) I rappresentanti della Commissione 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, la Torino-Lione presenta un costo/km sei volte superiore, il bacino della popolazione è 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. <i>La Commissione ha valutato la</i>	4) The Commission representatives explained that the Perpignan-Figueras line has failed because of the absence of an effective network in France and Spain able to serve this route. The situation is thus identical to the main tunnel of the Turin-Lyon project that has to be connected in future to the existing network. With respect to the Perpignan-Figueras railway line, the Turin-Lyon presents a cost/km six times higher, the size of the population is far below, the freight traffic between France and Italy through the Northern Alps is equal to one third of the volume of the traffic on the axis Perpignan-Figueras. <i>Did the Commission assess the</i>	Q10) Can the Commission guarantee that the Lyon-Turin project will not fail as the Perpignan-Figueras line which was also funded by the European Union, failed, even though the cost/km was six times lower than that of the Lyon-Turin project? NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	Nulla è detto sulla necessità di avere un rapporto costi benefici positivo, cfr. commento alla risposta n. 6 di 6.

<i>responsabilità delle conseguenze finanziarie del presumibile fallimento del progetto Torino-Lione e dell'indebitamento degli Stati che ne deriverebbe e in quale misura sarebbe disposta ad assumerne le conseguenze?</i>	<i>responsibility for the financial consequences of the possible failure of the Lyon-Turin project and of the consequent indebtedness of the States and to what extent would it be willing to accept the consequences?</i>																																																																												
5) 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.	5) We ask the Commission the detailed analytical accounting of the funds provided by the EU to Italy and France for the project since the beginning of the work to date.	Q11) Please supply detailed analytical accounts for the funds provided to Italy and France by the European Union from the beginning of the project to date. A11) Since the beginning of the work the European Union has provided a total of 474 million euro which were paid to the Lyon-Turin project company (LTF) in the framework of three actions: 1. TEN 2001 – 2006 2. TEN 2007 – 2013/15 3. CEF 2016 – 2019 Table 1 summarises the instalments for action TEN 2001-2006: <i>Table 1</i> <table><tr><th>Decision</th><th>Year</th><th>Phase</th><th>Italy</th><th>France</th></tr><tr><td>C(01)3898/6</td><td>2001</td><td>Pre-financing</td><td>2.500.000,00</td><td>2.500.000,00</td></tr><tr><td>C(2002)5032/8</td><td>2002</td><td>Pre-financing</td><td>11.889.500,00</td><td>11.889.500,00</td></tr><tr><td>C(2003)5372/1</td><td>2003</td><td>Pre-financing</td><td>9.000.000,00</td><td>9.000.000,00</td></tr><tr><td>C(01)3898/6</td><td>2001</td><td>Saldo</td><td>2.500.000,00</td><td>2.500.000,00</td></tr><tr><td>C(2004)5821</td><td>2004</td><td>Pre-financing</td><td>4.000.000,00</td><td>4.000.000,00</td></tr><tr><td>C(2005)3308</td><td>2005</td><td>Pre-financing</td><td>12.000.000,00</td><td>12.000.000,00</td></tr><tr><td>C(2002)5032/8</td><td>2002</td><td>Saldo</td><td>11.889.500,00</td><td>11.889.500,00</td></tr><tr><td>C(2004)5821</td><td>2004</td><td>Intermediate</td><td>1.600.000,00</td><td>1.600.000,00</td></tr><tr><td>C(2006)5875</td><td>2006</td><td>Pre-financing</td><td>5.000.000,00</td><td>5.000.000,00</td></tr><tr><td>C(2004)5821</td><td>2004</td><td>Saldo</td><td>2.400.000,00</td><td>2.400.000,00</td></tr><tr><td>C(2003)5372</td><td>2003</td><td>Saldo</td><td>9.000.000,00</td><td>9.000.000,00</td></tr><tr><td>C(2006)5875</td><td>2006</td><td>Saldo</td><td>4.972.653,96</td><td>4.972.653,96</td></tr><tr><td>C(2005)3308</td><td>2005</td><td>Saldo</td><td>11.209.681,77</td><td>11.209.681,77</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td></td><td>87.961.335,73</td><td>87.961.335,73</td></tr></table> This sums up to a total of 175.922.671,46 € of EU co-funding for the period 2001-2006. In this period, the company recorded capitalised production of 318.234.206 €. The	Decision	Year	Phase	Italy	France	C(01)3898/6	2001	Pre-financing	2.500.000,00	2.500.000,00	C(2002)5032/8	2002	Pre-financing	11.889.500,00	11.889.500,00	C(2003)5372/1	2003	Pre-financing	9.000.000,00	9.000.000,00	C(01)3898/6	2001	Saldo	2.500.000,00	2.500.000,00	C(2004)5821	2004	Pre-financing	4.000.000,00	4.000.000,00	C(2005)3308	2005	Pre-financing	12.000.000,00	12.000.000,00	C(2002)5032/8	2002	Saldo	11.889.500,00	11.889.500,00	C(2004)5821	2004	Intermediate	1.600.000,00	1.600.000,00	C(2006)5875	2006	Pre-financing	5.000.000,00	5.000.000,00	C(2004)5821	2004	Saldo	2.400.000,00	2.400.000,00	C(2003)5372	2003	Saldo	9.000.000,00	9.000.000,00	C(2006)5875	2006	Saldo	4.972.653,96	4.972.653,96	C(2005)3308	2005	Saldo	11.209.681,77	11.209.681,77	Total			87.961.335,73	87.961.335,73
Decision	Year	Phase	Italy	France																																																																									
C(01)3898/6	2001	Pre-financing	2.500.000,00	2.500.000,00																																																																									
C(2002)5032/8	2002	Pre-financing	11.889.500,00	11.889.500,00																																																																									
C(2003)5372/1	2003	Pre-financing	9.000.000,00	9.000.000,00																																																																									
C(01)3898/6	2001	Saldo	2.500.000,00	2.500.000,00																																																																									
C(2004)5821	2004	Pre-financing	4.000.000,00	4.000.000,00																																																																									
C(2005)3308	2005	Pre-financing	12.000.000,00	12.000.000,00																																																																									
C(2002)5032/8	2002	Saldo	11.889.500,00	11.889.500,00																																																																									
C(2004)5821	2004	Intermediate	1.600.000,00	1.600.000,00																																																																									
C(2006)5875	2006	Pre-financing	5.000.000,00	5.000.000,00																																																																									
C(2004)5821	2004	Saldo	2.400.000,00	2.400.000,00																																																																									
C(2003)5372	2003	Saldo	9.000.000,00	9.000.000,00																																																																									
C(2006)5875	2006	Saldo	4.972.653,96	4.972.653,96																																																																									
C(2005)3308	2005	Saldo	11.209.681,77	11.209.681,77																																																																									
Total			87.961.335,73	87.961.335,73																																																																									

analytical breakdown is given in table 2 (data from audited accounts):

Table 2

Preliminary design	30.476.415
Consultation draft	49.517.268
Ground surveys	4.609.980
Access tunnel Modane	79.203.003
Access tunnel St-Martin	99.070.278
Access tunnel La Praz	35.937.927
La Maddalena Gallery	6.494.058
Geological surveys	12.925.278
Total	318.234.207

Table 3 summarises the instalments for the action TEN 2007-2013/2015

Table 3

Décision	Year	Phase	Italy	France_LTF	France_Etat
C(2008)7733	2007	Pre-financing	3.125.000,00	3.125.000,00	
	2008	Pre-financing	5.025.000,00	4.775.000,00	
	2009	Pre-financing	10.287.500,00	8.887.500,00	270.000,00
	2007	Saldo	3.125.000,00	3.125.000,00	
	2008	Intermediate	4.931.899,16	4.741.506,47	
	2010	Pre-financing	6.793.416,50	6.596.583,50	
	2007	Saldo	58.750,51	1.437.409,49	
	2009	Saldo	9.361.332,67	7.854.536,00	
	2008	Saldo	34.790,33		
	2011	Pre-financing	2.995.460,00	1.604.783,00	1.170.257,00
	2010	Intermediate	2.211.976,73	4.926.032,31	
	2011	Pre-financing 2011	1.797.280,00	423.241,71	702.152,00
C(2012)574	2012	Pre-financing	3.360.063,00	2.322.412,00	874.925,00
	2010	Intermediate	5.072.003,63		
	2010	Saldo	435.489,34		
C(2013)5399	2013	Pre-financing	77.945.662,06	58.482.690,94	
	2012	Intermediate	4.558.249,62	4.307.450,38	
	2014	Pre-financing	1.471.388,66		
	2015	Pre-financing			1.374.073,84
	2015	Intermediate			510.120,30
	2015	Intermediate			1.598.484,23
Total			142.590.262,21	112.609.145,80	6.500.012,37

A total of 261.699.420,38 € of which 255.199.408,01 € were directly paid to LTF

	and 6.500.012,37 € to the French State for land purchases LTF had no authority to make. During the period covered by this table the company recorded capitalised production of 508.643.625 € the analytical breakdown is given in table 4 (data from audited accounts): E' interessante notare che la CE riconosce investimenti pari a € 132,4 milioni per Venaus, ma nel bilancio TELT al 31.1.2015 l'importo è diverso. Per il Movimento No TAV non sono stati fatti da LTF dei lavori a Venaus. Una domanda di accesso ai documenti è stata inviata a DG MOVE il 16/8/2016 per ottenere copia delle Decisioni riassunte nelle Tabelle 1 e 3. <i>Table 4</i> <table><tr><td>Ground surveys</td><td>2.450.743</td></tr><tr><td>Update of the consultation draft</td><td>73.059.547</td></tr><tr><td>Access tunnel Modane</td><td>40.108.431</td></tr><tr><td>Access tunnel St-Martin</td><td>151.768.050</td></tr><tr><td>Access tunnel La Praz</td><td>55.897.412</td></tr><tr><td>Venaus Gallery</td><td>132.368.273</td></tr><tr><td>Geological surveys</td><td>1.541.450</td></tr><tr><td>Total</td><td>508.643.625</td></tr></table> The action TEN 2007-2013/15 is not yet closed. The funds paid by the EU in the framework of the action CEF 2016 – 2019 are estimated at 30.016.000 € paid directly to the TELT company and 416.000 € paid to the French State as pre-funding for 2016.	Ground surveys	2.450.743	Update of the consultation draft	73.059.547	Access tunnel Modane	40.108.431	Access tunnel St-Martin	151.768.050	Access tunnel La Praz	55.897.412	Venaus Gallery	132.368.273	Geological surveys	1.541.450	Total	508.643.625
Ground surveys	2.450.743																
Update of the consultation draft	73.059.547																
Access tunnel Modane	40.108.431																
Access tunnel St-Martin	151.768.050																
Access tunnel La Praz	55.897.412																
Venaus Gallery	132.368.273																
Geological surveys	1.541.450																
Total	508.643.625																

		Qui abbiamo il riconoscimento che vi sono stati degli anticipi UE per operazioni svolte nel 2016 (CEF 2016-2020). Nota: questi sono dati sintetici, mentre avevamo chiesto dati analitici. Occorrerà fare una valutazione dettagliata di questi importi.	
6) Le norme per prevenire i conflitti di interesse sono chiaramente definite dall'OLAF, dagli Stati membri e dall'OCSE.	6) The rules to prevent conflicts of interest are clearly defined by OLAF, the Member States and the OECD.	Q12) Please provide us with the Commission's assessment of any conflicts of interest in drawing up the Certification of Cost of the Project. A12) It is for national authorities to produce the certification of cost of the project and to ensure that the costs of the project are correctly reflected. It is not for DG MOVE to decide or verify the possible conflict of interests during all the stage of project implementation. However, according to the information received from national authorities, there is no conflict of interest in the Certification of Cost of the project. This was formalized by Article 18 of the Franco-Italian agreement of 30 January 2012. Based on a mandate from the two States, LTF launched in 2014 a selection procedure to choose the certifying body, through a request for tenders which set the conditions for participation and precisely defined the motives for exclusion. The candidate selected was the Belgian group Tractebel-Tuc Rail, which met the	DG MOVE respinge ogni ipotesi di conflitto di interessi

6a) L'Analisi Costi Benefici ACB, è stata condotta nel 2011(Quaderno n. 8¹¹ della Presidenza del Consiglio dei Ministri), ossia tre anni dopo la concessione da parte della Commissione del primo cofinanziamento del progetto Torino-Lione. Tuttavia le norme prevedono che l'analisi ACB debba essere eseguita prima di erogare i finanziamenti. La Commissione può dare spiegazione in merito? 11 Quaderno n. 8 Dicembre 2011 - http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/quaderno8.pdf 12 Il Politecnico di Milano sull'ACB Torino - Lione http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=8907 13 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 6b) Considerato che: 1 - L'ACB è stata effettuata da Oliviero Baccelli, 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/ 2 - Il Politecnico di Milano¹² ha criticato in modo definitivo questa analisi mentre il prof. Rémy Prud'homme¹³ afferma che	6a) The Cost Benefit Analysis CBA, was conducted in 2011 (Booklet n. 8¹⁴ of the Council of Ministers), i.e. three years after the granting by the Commission of the first co-financing of the Turin-Lyon project. However, the rules provide that the CBA analysis should be performed before granting funding. Could the Commission give explanations on this point? 14 Booklet n. 8 December 2011 - http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/quaderno8.pdf 15 The Politecnico of Milan on Turin-Lyon CBA http://www.presidioeuropa.net/blog/?p=8907 16 Prof. Rémy Prud'homme on Turin-Lyon CBA http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/0201/06/R%C3%A9my-Prudhomme-ACB-Lyon-Turin-mai-2015.pdf 6b) Given that: 1 - The CBA was conducted by Oliviero Baccelli, member of the TELT Board of Directors. 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/ 2 - The Politecnico of Milan¹⁵ has strongly criticized this analysis while the Professor Rémy Prud'homme¹⁶ says	specifications demanded and was in full compliance with the selection conditions. Q13) Please provide us with the Commission's view on any conflicts of interest in the Cost-benefit analysis of the Project (cf. the N° 8 Journal of the Presidency of the Italian Prime Minister). A13) see reply to the Question 12.	
---	---	--	--

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

il risultato di un'ACB indipendente mostra un VAN di -32,6 Miliardi di €. 3 - 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. 4 - 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 5 - 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/. 6 - 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. <i>La Commissione ritiene che queste situazioni siano compatibili con le disposizioni della Decisione C (2008)</i>	that the result of an independent cost-benefit analysis shows an NPV of 32.6 billion €. 3 - The certification of costs by an external third party (Art. 18 of the Rome Agreement of 30 January 2012), the basis for the co-financing of the European Union, has been entrusted by Mr. Hubert du Mesnil, President of Telt, to Tractebel Company of the GDF SUEZ Group and TUC Rail. 4 - GDF Suez is a member of the IGD board of directors of which Mr. Hubert du Mesnil is president, http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf 5 - Tractebel has worked for the company Lyon Turin Ferroviaire - LTF from 2002 to 2006 and from 2009 to 2013, http://www.tractebel-engie.com/references/lyon-turin-railway-line-2/. 6 - TUC Rail is chaired by Mr. Luc Lallemand director of RFF (historical socio LTF) and vice president of EIM Rail when Mr. Hubert du Mesnil was president. 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 <i>Does the Commission believe that such situations are compatible with the provisions of Decision C (2008) 7733:</i>	Nessuna risposta da DG MOVE	
--	---	--	--

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

7733: III.2.5 - Appalti e III.2.6 - Conflitto di interessi? La Commissione considera che il signor Baccelli e le società Tractebel e TUC Rail possano essere considerati come esperti indipendenti senza conflitti di interesse come definiti dall'OLAF, dagli Stati membri e dall'OCSE?	III.2.5 - Procurement and III.2.6 - Conflict of interest? Does the Commission consider that Mr. Baccelli and the societies Tractebel and TUC Rail can be considered as independent experts with no conflicts of interest as defined by OLAF, by the Member States and by the OECD?		
7) 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?	7) How does the Commission intend to argue that the cost of the base tunnel of the Turin-Lyon link could be less than 11 billion € as foreseen for the Gotthard tunnel in Switzerland which has the same length and passes through the same Alpine massif?	Q14) How does the Commission intend to argue that the cost of the base tunnel of the Turin-Lyon link could be less than 11 billion € as foreseen for the Gotthard tunnel in Switzerland which has the same length and passes through the same Alpine massif? NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	
8) 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	8) The contract for the Gallery of Saint Martin de la Porte in France has been entrusted to the companies SPIE Batignolles and Eiffage. http://lyonturin.eu/documents/docs/Avis-attribution-SMP4_2014-OJS097-170221-fr_publi%C3%A9-au-JOUE-le-21052014-3.pdf These companies have founded the IGD, chaired by Hubert du Mesnil elected President by the Board of Directors. http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf Mr. Hubert du Mesnil has signed the contracts for the work, and in particular that of Saint Martin de la Porte Gallery, the value of which was disclosed to the Italian press eight months before the		

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

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)7733¹⁷ Articolo III.2.5 "Aggiudicazione dei contratti" e Articolo III.2.6 - "Conflitto di interessi"? 17 C_2008_7733 18 C_2008_7733 19 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 20 AGCM - Italian Authority for Competition and Market - Conflict of Interest SI406B - Mario Virano, General Manager of TELT, End of process for incompatibility Provision n. 25765 Documenti relativi: Statuti dell'IGD http://lyonturin.eu/documents/docs/STATUTS_2011_IGD.pdf	publication of the tender. http://www.fondation-igd.org/files/pdf/15%20IGD%20Rapport%20Moral.indd-2014.pdf The Commission considers that these facts are consistent with the definitions of the use of public money, the definitions on the conflict of interests at European and national level and the provisions of Decision C (2008) 7733¹⁸ Article III.2.5 "Award of contracts" and Article III.2.6 - "Conflict of interest"? Related documents: IGD statutes http://lyonturin.eu/documents/docs/STATUTS_2011_IGD.pdf	NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	
9) L'Autorità Italiana Garante della Concorrenza e del Mercato - AGCM¹⁹ 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. Dato che la Commissione europea	9) The Italian Competition Authority - AGCM²⁰ decided on December the 21st 2015, that Mario Virano, general manager of TELT, is in a situation of incompatibility under the law 215/2014, and that he cannot exercise his function without conflict of interest. Given that the European Commission	Q15) The Italian Competition Authority decided in December 2015, that Mario Virano, general manager of TELT, is in a situation of incompatibility under the law 215/2014, and that he cannot exercise his function without conflict of interest. Given that the European Commission	

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

<i>cofinanzia il progetto, quali procedure ha messo in atto affinché cessi questa situazione?</i>	<i>is co-financing the project, which procedures has put in place to cease this situation?</i>	<i>is co-financing the project, which procedures has put in place to cease this situation?</i> NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	
10) 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)7733²¹ Articolo III.2.5 "Aggiudicazione dei contratti" e Articolo III.2.6 - "Conflitto di interessi"? 21 C_2008_7733 22 OLAF – Guide pratique http://ec.europa.eu/sfc/sites/sfc2014/files/sfc-files/guide-conflict-of-interests-FR.pdf 23 C_2008_7733 24 OLAF – Guide pratique http://ec.europa.eu/sfc/sites/sfc2014/files/sfc-files/guide-conflict-of-interests-FR.pdf 25 Dichiarazione di Hubert du Mesnil a 0'24" di questo video https://youtu.be/Fc0rTg9_qEs 26 www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/03/Certificazione-Costi-Torino-Lione-Tractebel-Tuc-RAIL.pdf 27 Statement of Hubert du Mesnil at 0'24" of this video recording https://youtu.be/Fc0rTg9_qEs 28 www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/03/Certificazione-Costi-Torino-Lione-Tractebel-Tuc-RAIL.pdf 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."22	10) Which procedures has the Commission put in place to identify the existence of conflicts of interest as provided in the provisions included in Decision C (2008) 7733²³ Article III.2.5 "Award of" and Article III.2.6 contracts - "Conflict of interests"? 21 C_2008_7733 22 OLAF – Guide pratique http://ec.europa.eu/sfc/sites/sfc2014/files/sfc-files/guide-conflict-of-interests-FR.pdf 23 C_2008_7733 24 OLAF – Guide pratique http://ec.europa.eu/sfc/sites/sfc2014/files/sfc-files/guide-conflict-of-interests-FR.pdf 25 Dichiarazione di Hubert du Mesnil a 0'24" di questo video https://youtu.be/Fc0rTg9_qEs 26 www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/03/Certificazione-Costi-Torino-Lione-Tractebel-Tuc-RAIL.pdf 27 Statement of Hubert du Mesnil at 0'24" of this video recording https://youtu.be/Fc0rTg9_qEs 28 www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2016/03/Certificazione-Costi-Torino-Lione-Tractebel-Tuc-RAIL.pdf Related documents: OLAF practical guide for managers "Identifying conflicts of interest in the awarding of public contracts relating to structural measures."24	NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	
11) Con quali criteri la Commissione ha valutato l'affidabilità di TELT,	11) According to which criteria has the Commission assessed the reliability of	Q16) Describe the results of the European Commission's assessment of	

<i>beneficiaria delle sovvenzioni europee, per attribuirle un cofinanziamento 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?</i>	<i>TELT in order to allocate € 4 billion in co-financing upon request of the TELT management and direct subcontractors without previously carrying out a fully independent expert verification?</i>	<i>the reliability of LTF/TELT as a developer.</i> A16) The two shareholders of the Lyon-Turin project promoter TELT are France and Italy. It is these two States that guarantee for the reliability of the project promoter. Further to the role of the shareholders (the States), the TELT accounts are certified by the independent Statutory Auditors, Deloitte and PWC. In the framework of the CEF funding, the annual progress reports are also certified. All the activities of the company are subject to control by the European, French and Italian Courts of Auditors.	
12) 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"²⁵, ma è stata presentata l'8 Marzo 2016 a Venezia nel corso del Vertice Italia-Francia. <i>Dato che la sintesi²⁶ della certificazione è già stata diffusa, esistono altre certificazioni? In caso positivo, chiediamo alla Commissione di fornirla e di dare spiegazioni in merito.</i>	12) <i>Hubert du Mesnil, President of TELT, on 20 April 2016 declared in CONT that "the Certification will soon be followed by the publication of the Certification Report by the Member States"²⁷. The Certification, however, had already been released on March 8th 2016 in Venice, during the IT-FR Summit.</i> <i>Given that the summary²⁸ of the Certification has already been released, do other Certifications exist? In the latter case, the Commission is kindly asked to public the other Certifications and to provide explanations on the merit.</i>	Q17) <i>Hubert du Mesnil, President of TELT, on 20 April 2016 declared in CONT that "the Certification will soon be followed by the publication of the Certification Report by the Member States". The Certification, however, had already been released on March 8th 2016 in Venice, during the IT-FR Summit.</i> <i>Given that the summary of the Certification has already been released, do other Certifications exist? In the latter case, the Commission is kindly asked to publish the other Certifications and to provide explanations on the merit.</i>	

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

		A17) DG MOVE has been informed by the national authorities that there is only one certification of costs.	
13) Chiediamo alla Commissione di fornirci la copia della domanda di finanziamento indirizzata il 25 Febbraio 2015 alla Commissione dall'Italia e dalla Francia.	13) We can kindly ask the Commission to provide a copy of the application for funding of the 25th of February 2015, which was sent to the Commission from Italy and France.	Q18) We kindly ask the Commission to provide a copy of the application for funding of the 25th of February 2015, which was sent to the Commission from Italy and France. A18) Requests for copies of a funding application are dealt with by the Commission pursuant to the rules laid down in Regulation 1049/2001. This request is dealt with under the relevant procedure for the access to documents.	L'accesso al Dossier allegato alla Domanda di finanziamento è già stato chiesto da MEPs Verdi e M5S nel 2015 senza risultato, non abbiamo notizia di un ricorso dei MEPs contro la stessa DG MOVE per affermare l' interesse pubblico (cfr. l'Articolo 4(2) e 4(3) del Regolamento per l'Accesso http://www.europarl.europa.eu/RegData/PDF/r1049_it.pdf Una ennesima domanda di accesso a questo dossier è stata posta da PresidioEuropa nel mese di agosto 2016.
14) Nonostante ripetute richieste, la DG MOVE ha rifiutato la sua collaborazione alla richiesta di informazioni per lo studio sui cofinanziamenti accordati al progetto Torino-Lione che la Commissione CONT ha domandato di effettuare ai servizi del Parlamento. Vi preghiamo di spiegarci i motivi di tale rifiuto. 14.1) A pagina 34/58 del seguente documento https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upload/a3a9865e-749f-4eb7-bf67-aaa74a8bfbf9/Final_Dossier_Hearing_20April2016.pdf la tabella "Overall 2005-2015" e la successiva a pagina 36/58	14) In spite of several requests, DG MOVE has denied its cooperation on the request of information concerning the study on the co-financing allocated to the project Turin-Lyon, which the CONT Committee has commissioned to the services of the EP. The Commission is asked to provide an explanation for this denial. 14.1) At page 34/58 of the following document: https://polcms.secure.europarl.europa.eu/cmsdata/upload/a3a9865e-749f-4eb7-bf67-aaa74a8bfbf9/Final_Dossier_Hearing_20April2016.pdf the Table "Overall 2005-2015" and the next Table at page 36/58	Q19) In spite of several requests, DG MOVE has denied its cooperation on the request of information concerning the study on the co-financing allocated to the project Turin-Lyon, which the CONT Committee has commissioned to the services of the EP. The Commission is asked to provide an explanation for this denial. NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

Source: European Commission - DG MOVE (vedi le tabelle a pagina 27, N.d.R.) lasciano intendere che la Commissione abbia già finanziato i lavori di scavo della galleria di base del progetto Torino-Lione. A nostra conoscenza non risulta che il Contratto di Finanziamento (<i>grant agreement</i>) per i lavori a fronte della domanda di Francia e Italia (cfr. la domanda n.14) sia stato firmato. https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/multi-country/2014-eu-tm-0401-m https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/fiche_2014-eu-tm-0401-m_final.pdf Ricordiamo che ai sensi dell'art. 16 comma 2 dell'Accordo tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012 “La disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare per l'avvio dei lavori delle varie fasi della parte comune italo francese della sezione internazionale.” <i>Vi preghiamo di chiarire questo aspetto.</i>	Source: European Commission - DG MOVE suggest that the Commission has already co-financed the excavation works of the base tunnel of the project Turin-Lyon. To our knowledge, however, the so-called "grant agreement", in the light of the joint request by FR and IT (see above question n. 14) concerning the abovementioned works has not been signed yet. https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/multi-country/2014-eu-tm-0401-m https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/fiche_2014-eu-tm-0401-m_final.pdf It must be recalled that pursuant to Article 16(2) of the Agreement between IT and FR of 30 January 2012 “<i>The availability of the funding will be a preliminary condition for starting the works in the different phases of the common IT-FR part of the international section.</i>” <i>The Commission is kindly asked to clarify this aspect.</i>		Dal Bilancio TELT del 2015 il “grant agreement” è stato firmato da Italia e Francia il 2 Dicembre 2015.
---	---	--	---

Overall 2005-2015

(in EUR)

Year	2005-EU-603A	2007-EU-06010	2014-EU-TM-0401-M	Total Year
2005	24,000,000.00	-	-	24,000,000.00
2006	-	-	-	-
2007	-	-	-	-
2008	-	16,050,000.00	-	16,050,000.00
2009	22,419,363.54	19,445,000.00	-	41,864,363.54
2010	-	47,132,936.44	-	47,132,936.44
2011	-	20,075,302.45	-	20,075,302.45
2012	-	9,998,035.94	-	9,998,035.94
2013	-	137,287,378.17	-	137,287,378.17
2014	-	8,865,700.00	-	8,865,700.00
2015	-	2,845,462.50	36,432,000.00	39,277,462.50
	46,419,363.54	261,699,815.50	36,432,000.00	344,551,179.04

e la successiva a pagina 36/58

2014-EU-TM-0401-M Cross Border Section of the New Lyon-Turin Rail Link – Mont Cenis Base Tunnel (TBM)

Year	Appropriation	Type	Amount	MS
2015	BGUE-B2015-06.020101-C1-INEA GRANTS	Pre financing	36,016,000.00	TELT
2015	BGUE-B2015-06.020101-C1-INEA GRANTS	Pre financing	416,000.00	Fr
Total 2016			36,432,000.00	

Source: European Commission - DG MOVE

15) Un importo di € 7.545.837 è iscritto all'attivo dei bilanci di Lyon Turin Ferroviare - 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".

La Commissione ha chiesto spiegazioni su queste scritture contabili che datano a nove anni fa ed è in grado di comunicare chi è o chi sono i beneficiari di questi prestiti o doni e chi ne ha ordinato il pagamento?

15) A sum amounting to € 7.545.837 is included as an asset in the balance sheet of Lyon Turin Ferroviare - LTF for the years 2007, 2008, 2009, 2010 and 2011 under the item "Advances and deposits paid on orders". These financial flows cannot be defined as "Advances" or "Deposits", if one considers their duration. They shall rather be defined as "Loans" or "Donations".

Has the Commission asked for clarification on these accounting entries, which date back to 9 years ago? Can the Commission disclose the identity of the person(s) who is(are) the recipient(s) of these loans or donations and specify who has ordered their payment?

Q20) How do you justify the presence in LTF's accounts for the years 2007, 2008, 2009, 2010, & 2011 of the amount of 7.545.837 € under the heading "Advances and prepayments on orders for intangible fixed assets" because no movement of funds was made and this seems to be a loan of public money for a period of five years?

NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

Documenti relativi: Bilanci 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 http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2011.pdf	Related Documents: LTF Balance sheets (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 http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2011.pdf		
16) Nei bilanci 2010 e 2011 della società Lyon Turin Ferroviaire - LTF è iscritto un importo di € 10.322.473 che viene spostato 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. La Commissione ha ricevuto giustificazioni relative a queste scritture contabili e, nel caso, può fornirle? Documenti relativi: Bilancio LTF 2010 http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2010.pdf Bilancio LTF 2011	16) The 2010 and 2011 balance sheets of Lyon Turin Ferroviaire - LTF include a sum amounting to € 10.322.473 which is moved from the account named «Galleria Venaus» to the account named «Galleria La Maddalena» without, however, emptying the account named «Galleria Venaus». The fact that the account named "Galleria Venaus" has not been brought to zero is proved by the existence of a new amount of € 10.322.473 in the 2011 balance sheet which equals the amount at the end of the financial period for the year 2010. No works have started in the construction site of Venaus. Has the Commission received any justification concerning these accounting entries? If so, is the Commission able to provide any information in this regard? Related Documents: LTF Balance Sheet 2010 http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2010.pdf LTF Balance Sheet 2011		Questa domanda non è stata nemmeno citata da DG MOVE

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2011.pdf	http://lyonturin.eu/documents/docs/COMPOTES2011.pdf		
17) La Decisione del finanziamento C(2008) 7733 per un valore di € 671.800.000 (Articolo II.3.3) e la Decisione C(2013) 1376 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 <i>In che modo la Commissione giustifica le modifiche apportate nella destinazione delle sovvenzioni accordate e la determinazione delle azioni tra le due Decisioni?</i>	17) The financing decision C (2008) 773 315 for an amount of € 671,8 million (Article II.3.3) and the Decision C (2013) 1376 for an amount of € 395,282,150 (Article II.3.3) have substantial differences, for example: 1. - Art. II.2.3 activities description 5 Decision C (2013) 1376: "Given the exploratory nature of these studies and the relative uncertainty, it is not possible to determine the length of the excavations that would have been carried out by the end of 2015, the length however, will not exceed 3 km." Art. II.2.3 activities description 1.5 Decision C (2008) 7733: "It is the construction of reconnaissance gallery of 600 meters (in two sections of 300 meters) to the east, starting from the base of the inclined shaft." 2. - Article 5 II.3.3 Activities 5 Saint Martin de la Porte Gallery C (2013) 1376 = € 250,118,925 Article II.3.3 Activity 1.5 Saint Martin de la Porte Gallery C (2008) 7733 = € 96.1 million <i>How does the Commission justify the changes made in the allocation of the grants awarded and determination of actions between the two decisions?</i>	Q21) The financing decision C (2008) 773 315 for an amount of € 671,8 million (Article II.3.3) and the Decision C (2013) 1376 for an amount of € 395,282,150 (Article II.3.3) have substantial differences, for example: 1. - Art. II.2.3 activities description 5 Decision C (2013) 1376: "Given the exploratory nature of these studies and the relative uncertainty, it is not possible to determine the length of the excavations that would have been carried out by the end of 2015, the length however, will not exceed 3 km." Art. II.2.3 activities description 1.5 Decision C (2008) 7733: "It is the construction of reconnaissance gallery of 600 meters (in two sections of 300 meters) to the east, starting from the base of the inclined shaft." 2. - Article 5 II.3.3 Activities 5 Saint Martin de la Porte Gallery C (2013) 1376 = € 250,118,925 Article II.3.3 Activity 1.5 Saint Martin de la Porte Gallery C (2008) 7733 = € 96.1 million <i>How does the Commission justify the changes made in the allocation of the grants awarded and determination of actions between the two decisions?</i> A21) Although the title of activity 1.5 did not change, the technical	QUESTA RISPOSTA VA ATTENTAMENTE ESAMINATA

		description of the activities was substantially extended. A study finalised in 2011 and after the adoption of Decision C(2008)7733, underlined the need to undertake more thorough investigations as regards the geological, hydrogeological and geo-mechanic conditions in the <i>Houiller</i> rock massif, where the future excavation of the base tunnel will encounter the weakest ground conditions. This is why the scope of activity 1.5 was extended. As a matter of fact, while Decision C(2008)7733 was referring to 300 meters of excavations, Decision C(2013)1376 referred to 3 kilometres. In large civil construction projects, information about rock properties is gathered before the full excavations begin in order (i) to evaluate the technical feasibility of future works, through the identification of any geological and environmental problem linked to the use of tunnel boring machine (TBM); (ii) to plan appropriate technical solutions for a timely and cost-effective implementing plan of future works; and (iii) to prepare tender of the future works (define terms of reference and decide the most appropriate financial package).	
18) 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	18) The Commission has stated (E-001636/2015) that the principle applicable to funds that have not been used within a period ending on	Q22) The Commission has stated (E-001636/2015) that the principle applicable to funds that have not been used within a period ending on	Questa risposta è da esaminare con attenzione, dato che sono in corso lavori in Italia (La Maddalena di Chiomonte) e in Francia (Saint-Martin-

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

31 dicembre 2015 è "use it or lose it". <i>Le Commissione può fornire 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?</i>	December 31st, 2015 is "use it or lose it". May the Commission provide an inventory of the studies and verifications carried out within December 31, 2015 contained in the Financing Decision C (2008)7733 amended by Decision C (2013)1376 and the allocation of subsidies for eligible activities?	December 31st, 2015 is "use it or lose it". <i>May the Commission provide an inventory of the studies and verifications carried out within December 31, 2015 contained in the Financing Decision C (2008) 7733 amended by Decision C (2013) 1376 and the allocation of subsidies for eligible activities?</i> A22) The final payment claim covering the implementation until 31 December 2015 of the activities included in the technical scope of C(2008) 7733 as amended by C(2013)1376 has not yet been submitted.	la-Porte) non coperti dai fondi europei dopo il 31.12.2015, cfr. quanto comunicato dalla Commissaria Violeta Bulc il 6 January 2015 P-009961/2014: Answer given by Ms Bulc on behalf of the Commission: “1. Costs for geological investigations at la Maddalena gallery — as described in Art. II.2.3.3 of Commission Decision C(2013)1376 — incurred by Lyon Turin Ferroviaire (LTF) after 31 December 2015 will not be considered eligible under the scope of this financing Decision. 2. Amounts not paid out by the Commission or those which were recuperated from the beneficiaries because the given activities were not carried out are, as a principle, returned to the general EU budget. Cfr. nella risposta A22 che per alcuni lavori in corso TELT non ha presentato richiesta di rimborso e questa risposta ufficiale della CE: http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=WQ&reference=E-2016-001550&language=IT
19) 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' riconosciuto che alcuni appalti siano stati affidati a imprese legate alla criminalità organizzata, in particolare alla 'Ndrangheta. Il codice antimafia italiano	19) TELT contracts are outsourced to companies that have at least twelve years of existence. http://lyonturin.eu/analyses/docs/presentation_april_20_LYON-TURIN.pdf It is acknowledged that some contracts have been awarded to companies linked to organized crime, in particular the 'Ndrangheta. The Italian anti-mafia code is not applicable to the work of the		

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 gennaio²⁹, cfr. l' Art. 6.5, 2° paragrafo, alla sola legislazione francese, compresi quelli nel territorio italiano. ²⁹ 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 15/16 <i>In che modo la Commissione può garantire che l'applicazione delle disposizioni anti-mafia della Legge</i>	Turin-Lyon line without transposition of the Italian legal provisions in French law. These jobs are subject only to French law, under the Agreement between Italy and France on 30 January³⁰, see. Art. 6.5, 2nd paragraph, including those in the Italian territory. ³⁰ 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 ³¹ 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. ³² 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/0Byh2Go4RN2BZOGU1ODhkMTctNjhkMC00ODIyLWFIMGMtY2E4OGUzNjAwNDE0/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. <i>How will the Commission ensure that the application of the Italian anti-</i>	<i>Q23) How does the Commission judge the presence of the Mafia on the</i>	
--	---	--	--

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

<i>italiana sarà effettiva per gli appalti gestiti esclusivamente dal diritto francese e in quale quadro giuridico vincolante dato che la Legge francese non lo permette?</i>	<i>mafia provisions will be effective for contracts managed exclusively by French law and in what binding legal framework since the French law does not allow it?</i>	<i>Italian worksites of the project?</i> NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	
<i>20) La Commissione può giustificare il fatto che 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 fatti risalenti al 2004, non siano stati rimossi dai loro posti?</i>	<i>20) Can the Commission justify the fact that the Director-General of LTF in office in the years 2004 to 2011 and the Director of LTF Works, sentenced to 8 to 12 months' imprisonment at first instance by the Italian courts for acts dating back to 2004, have not been removed from their posts?</i>	<i>Q24) Can the Commission justify the fact that the Director-General of LTF in office in the years 2004 to 2011 and the Director of LTF Works, sentenced to 8 to 12 months' imprisonment at first instance by the Italian courts for acts dating back to 2004, have not been removed from their posts?</i> NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	
<i>21) 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 2010) prevista a pagina 29 e 36 della Decisione C(2008) 7733 del 5 dicembre 2008³¹? - che LTF, a dispetto di quanto sopra, e attraverso un artificio giuridico³², abbia 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</i>	<i>21) How can the Commission explain: - The absence of a European competition for the excavation works of the tunnel of La Maddalena in Chiomonte, Italy valued at approximately € 143 million (CIPE Resolution of November 2010) provided on page 29 and 36 of the Decision C (2008) 7733 of 5 December 2008³³? - that LTF, in spite of the above, and through a legal artifice³⁴, has taken steps to confirm the execution of the project of the geological gallery Maddalena using a past contract awarded in 2005 (competition held in 2004) for a project of an amount of € 84 million, lower than the cost of the work in progress, which is not included in the loan granted by the Commission</i>		

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?	<i>because it was concluded four years before the Decision C (2008)7733 and almost six years before the approval of the project in Italy, at the end November 2010?</i> 33 EC Decision C(2008)7733: Page 29: The beneficiary must comply with the procurement rules contained in the EU legislation on public procurement. - Page 36: III.3.7 Eligibility of costs 1. To be considered eligible, the costs must satisfy the following general criteria: (b) must be related to the object of the action and must be foreseen in the draft budget of the action; (C) they are necessary in order to carry out the action provided for by the financial contribution. 34 The "legal artifice" refers to the illegal application of the "Legge Obiettivo" (Law 21 December 2001 n. 443) which is not applicable to the Lyon-Turin project, here the references of the Decision of the Council of State 23 August 2007 n. 4482 - Pages 24 and 25 - Italy and France' application for financial assistance in the field of the Trans-European Transport Networks on July 18th 2007 to the EC (Part A), https://drive.google.com/file/d/0Byh2Go4RN2BZOGU1ODhkMTctNjhkMC00ODIyLWFIMGMtY2E4OGUzNjAwNDE0/view , - Reply of the European Commission (17th February 2012) for the PETI Committee of the European Parliament, see. Petition ref. 0949/2003, page 7, n. 6.1.		
22) 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)?	22) How does the Commission justify a 6.52 ratio recorded in 2014 budget for the expenditure of «Furniture and office supplies and computer" per employee between France and Italy (€ 49.997 per employee in Italy against € 7.670 in France)?	Q25) How does the Commission justify a 6.52 ratio recorded in 2014 budget for the expenditure of «Furniture and office supplies and computer" per employee between France and Italy (€ 49.997 per employee in Italy against € 7.670 in France)?	La Commissione Europea aveva già dato questa risposta il 9 giugno 2016: http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2016-002917&language=EN Parliamentary questions 11 April 2016 E-002917-16 Question for written answer to the Commission Rule 130 Marco Valli (EFDD) , Daniela Aiuto (EFDD) , Tiziana Beghin (EFDD) , Eleonora Evi (EFDD)

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

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.	Related documents: Summary table of the accounted amounts by country for the account "Furnitures" and "office materials and IT." http://lyonturin.eu/documents/docs/analyse%20des%20comptes.pdf Comment The report is likely to worsen with the aggregation of the year 2015, taking into account the notices referred to works contracts listed by ANAC, see. www.anticorruzione.it/ The geological works on the Italian side have only started in 2011.	NESSUNA RISPOSTA DA DG MOVE	Subject: Costs related to the Turin-Lyon rail link The company LTF (Lyon Turin Ferroviaire) was set up to develop the France-Italy cross-border section of the Turin-Lyon high-speed rail project, following conclusion of the agreement between France and Italy in January 2001. This project will in part be funded by the European Union too. To be sure of transparency in how EU funds made available for this purpose are managed, can the Commission confirm whether expenditure of monies disbursed through the TEN-T 2007/2013 programmes has been recorded in the accounts correctly and whether entries agree with costs declared by LTF? Furthermore, a comparison of expenditure by France and Italy from 2002 to 2014 on some of the ancillary costs required for completion of the work — such as for example furniture and fittings (France EUR 75 494; Italy EUR 121 019) or computer equipment (France EUR 171 644; Italy EUR 383 845) for the year 2011 — reveals expenditure on the Italian side to be between two and six-and-a-half times higher than on the French side (Financial Statements as at 31 December 2011 — Accounts Annex — page 33). 1. Has the Commission ascertained whether this discrepancy in expenditure by France and Italy is correct and not a case of EU funds being misused by the Italian side? 2. Can the Commission explain why there is such an enormous difference in expenditure by the two countries of EU funds? Parliamentary questions 9 June 2016 E-002917/2016 Answer given by Ms Bulc on behalf of the Commission TEN-T(1) funding is determined on the basis of the eligible costs actually incurred, as stated in the payment requests, and accepted by the Commission. Member States' certification is a compulsory step when a beneficiary submits a payment claim to the Innovation and Networks Executive Agency to certify that:
--	--	---	---

Le risposte della Commissione Europea alle domande poste il 27 aprile 2016 dal Movimento No TAV

		- Requests for payment are complete, reliable and true; - Claimed costs are eligible and duly substantiated; - Accounting rules comply with legislation in force; - Obligations to pay taxes and social security contribution are respected; - Activities do not benefit from any other EU funding. The Commission applies 2 systems of expenditure control to obtain reasonable assurance that costs incurred are eligible, correctly recorded and comply with applicable tax and social legislation: 1. An 'Ex-ante control' on each payment claim; and 2. an 'Ex-post control' after payment. For the Lyon-Turin Action 2 audits were performed by Commission services in July 2011 and March 2013. The European Court of Auditors performed an audit in May 2015. On the basis of these controls, the Commission is not aware of any incorrect reporting of costs. As regards the costs for furniture, fittings and computer equipment: 1. These costs are linked to the administrative activities of Lyon Turin Ferroviaire (LTF) to fulfill the management tasks as required by the treaties concluded and ratified by Italy and France. These foresaw the management and operation costs of LTF at various sites (Chambéry and Torino, Modane, Suse and Rome). 2. The difference in the amounts between the Member States is due to the facts that between 2002 and 2014 the Torino headquarters of LTF moved into 4 different offices; and that the costs incurred in Italy include IT maintenance which serves the whole project. (1) Trans-European Transport Network.
--	--	---