

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

OGGETTO: esposto-denuncia in merito a irregolarità di possibile rilevanza penale concernenti le procedure di approvazione ed esecuzione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione (TAV)

I sottoscritti

- 1) Ezio Bertok, nato a [redacted],
[redacted]
- 2) Alessandra Algostino, nata a [redacted],
v. [redacted]
- 3) Gianna De Masi, nata [redacted],
I [redacted]
- 4) Paolo Mattone, nato a [redacted],
I [redacted]
- 5) Livio Pepino, nato a [redacted],
n. [redacted]
- 6) Giuliana Maria Pognant Viù, [redacted],
S. [redacted]
- 7) Alessandro Steiner, r [redacted],
C [redacted]
- 8) Angelo Tartaglia, nato a [redacted],
C [redacted]

nelle loro qualità di presidente (Bertok), vicepresidente (Algostino) e componenti del consiglio direttivo del Controsservatorio Valsusa

espongono quanto segue

Con legge 5 gennaio 2017 n. 1, entrata in vigore il successivo 13 gennaio, il Parlamento italiano ha disposto la «ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo della Repubblica francese per l'avvio dei lavori definitivi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, fatto a Parigi il 24 febbraio 2015, e del Protocollo addizionale, con Allegato, fatto a Venezia l'8 marzo 2016, con annesso Regolamento dei contratti adottato a Torino il 7 giugno 2016».

L'approvazione di tale legge ha concluso la fase, durata oltre vent'anni, di progettazione del tunnel di collegamento tra Italia e Francia della lunghezza di 57 km facente parte della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione. Nonostante l'approvazione della legge i lavori di realizzazione in senso proprio del tunnel non sono ancora iniziati (mentre è stato concluso lo scavo di un tunnel geognostico preparatorio in località La Maddalena del Comune di Chiomonte) ma sono stati adottati – e continuano ad essere adottati – da diverse articolazioni del Governo atti e deliberazioni ad essa collegati con corrispondenti impegni di spesa.

Ritengono gli esponenti – e sottopongono a codesta Procura per gli accertamenti di competenza – che i procedimenti di approvazione della legge e l'adozione dei conseguenti atti amministrativi siano stati influenzati e viziati da forzature, attestazioni imprecise e giudizi tecnici inattendibili realizzati e prodotti dai proponenti dell'opera (segnatamente i responsabili delle società Lyon Turin Ferroviaire [LTF] dal 2001 al febbraio 2015 e Tunnel Euralpin Lyon Turin [TELT] dal 23 febbraio 2015), dai vertici dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione (istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006 con l'obiettivo di realizzare un confronto tra le istanze interessate e di analizzare le criticità dell'opera e le soluzioni da sottoporre ai decisori politico-istituzionali) e dai loro consulenti. Sempre secondo gli esponenti, con tali artifici, particolarmente insidiosi per la natura pubblica degli organismi da cui provenivano, si è rappresentata una situazione di fatto diversa da quella reale, idonea a indurre in errore sui vantaggi dell'opera le istituzioni competenti che si sono determinate, ciascuna nell'ambito delle proprie attribuzioni, ad adottare atti funzionali al (parziale) finanziamento dell'opera fino alla approvazione della citata legge 5 gennaio 2017 n. 1 e agli atti amministrativi ad essa conseguenti. Ciò ha procurato ai promotori e ai soggetti interessati all'opera l'ingiusto profitto consistente in un ingente impegno finanziario dello Stato per la realizzazione dell'opera, pur in assenza delle necessarie condizioni di utilità pubblica, con corrispondente danno, patrimoniale e non, per lo Stato stesso e per i singoli cittadini.

La situazione è stata rappresentata a codesta Procura in due ampi e dettagliati esposti depositati rispettivamente il 31 marzo 2014 da Claudio Cancelli, Mario Cavargna Bontosi, Alberto Paolo Veggio e Marco Scibona (allegato 1) e il 16 settembre 2017 da Livio Pepino, Alessandra Algostino, Loredana Bellone, Ombretta Bertolo, Emilio Stefano Chiaberto, Paolo Chirio, Nilo Durbiano, Mario Cavargna Bontosi, Claudio Giorno e Angelo Tartaglia (allegato 2). Del primo esposto, peraltro, si ignora l'esito mentre il secondo, iscritto a Mod. 45, è stato archiviato con provvedimento "interno", a cui si sono opposti gli esponenti con richiesta 6 giugno 2018, finalizzata ad ottenere la revoca del provvedimento e il compimento delle opportune attività di indagine (previa iscrizione del procedimento a Mod. 21 o a Mod. 24), rimasta senza risposta.

Nonostante il mancato seguito degli esposti citati i sottoscritti ritengono di dover nuovamente sottoporre la questione a codesta Procura alla luce di alcuni fatti nuovi particolarmente rilevanti. Ci si riferisce, in particolare:

- al rapporto 10/2020 della *European Court of Auditors* - Corte dei Conti Europea (allegato 3) redatto con riferimento a otto "grandi opere infrastrutturali di trasporto previste all'interno dell'Unione" in cui, a proposito della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione, pur in una impostazione di fondo favorevole al modello economico delle grandi opere, si segnala che i calcoli relativi ai vantaggi che l'opera genererebbe si basano su previsioni di traffico inattendibili e per di più che gli

obiettivi di riduzione dell'impatto climatico potrebbero essere conseguiti non prima del 2055 e sempreché il traffico evolvesse secondo le previsioni dichiarate inattendibili (ché, altrimenti, il ritorno in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ si allontanerebbe verso la fine del secolo e oltre);

- e, soprattutto, alla relazione redatta, su richiesta della stessa Corte dei Conti, dal prof. Yves Crozet dell'Università di Lione (allegato 4, testo originale in lingua inglese, e allegato 4bis, traduzione italiana non ufficiale) le cui conclusioni sono inequivoche: «Una breve analisi delle cifre presentate dai promotori del progetto Torino-Lione rivela, da un lato, una forte sopravvalutazione del traffico potenziale e, di conseguenza, un'enorme sopravvalutazione dei guadagni ambientali. Il ragionamento è influenzato da ipotesi implicite su un massiccio trasferimento modale, dalla strada alla ferrovia, non solo sulla tratta alpina, ma su tutto il traffico merci in Francia e in Europa. Sia per i guadagni in termini di sicurezza che per il risparmio di CO₂, anche adottando le ipotesi di traffico altamente ottimistiche dei promotori del progetto, si ottengono cifre molto più basse rispetto a quelle prospettate. L'unico modo per trovare le cifre indicate nell'indagine pubblica è considerare che la realizzazione della Torino-Lione basterebbe da sola: da un lato a ridurre del 30%, sul territorio nazionale, tutti i decessi in incidenti stradali che coinvolgono un autocarro!; dall'altro, a ridurre del 10% all'anno tutte le emissioni di CO₂ del traffico merci su strada in Francia. Come può una galleria ferroviaria, lunga 54 km, avere tali effetti su tutto il traffico, è un mistero che può essere paragonato a un pio desiderio. Non diciamo che aderire ai grandi progetti è un atto di fede!» (allegato 4 bis, p. 10).

%=%=%=%=%=%

Gli artifici posti in essere dai proponenti dell'opera, dai responsabili dell'Osservatorio per il collegamento Torino-Lione e dai loro consulenti sono analiticamente descritti negli esposti-denunce sopra citati e nella relazione del prof. Crozet, anch'essa citata. A tali elaborati, per brevità, si rinvia, richiamandone qui, per comodità di lettura, alcuni passaggi particolarmente significativi:

- la realizzazione della Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione (fonte di ingenti spese per il nostro Paese) è stata subordinata, nell'Accordo intergovernativo Italia-Francia di Torino del 29 gennaio 2001 – documento base, richiamato in tutti i successivi accordi – alla (imminente) saturazione della linea storica;

- tale impostazione è rimasta inalterata per oltre un decennio sino a che, con gli accordi intergovernativi del 2015-16 (ratificati con la citata legge n. 1/2017) e con il dibattito che li ha preceduti, è intervenuto un drastico cambiamento di scenario, con la decisione di dar corso alla realizzazione dell'opera (in particolare del tunnel transfrontaliero) a prescindere dalla saturazione della linea storica;

- a sostegno di tale decisione si è sostenuto che la realizzazione delle tratta transfrontaliera non è dettata dalla saturazione della linea storica (esclusa da tutti i dati di traffico e da ogni ragionevole previsione) ma dalla necessità di un «ammodernamento» della linea «ormai obsoleta e fuori mercato a causa di limiti strutturali inemendabili» (così la relazione scritta di maggioranza al disegno di legge di ratifica, depositata nella seduta della Camera del 19 dicembre 2016 dall'on. Marco Causi);

- l'esistenza di tale necessità e dei connessi vantaggi economici, sociali e ambientali per il Paese è stata tratta dalle attestazioni dell'Osservatorio Tecnico Torino-Lione (organismo istituito nell'ambito della Presidenza del Consiglio dei ministri e, dunque, dotato di particolare autorevolezza) che, a tal fine, si è avvalso dell'analisi costi/benefici relativa alla nuova linea effettuata dalla società Lyon-Turin Ferroviaire (LTF) su incarico della Commissione intergovernativa (CIG).

- gli elementi previsionali e i parametri utilizzati dai consulenti di LTF per dimostrare la convenienza della nuova linea ferroviaria (avallati dal gruppo di lavoro dell'Osservatorio) sono, peraltro, talmente inattendibili da avvalorare l'ipotesi che siano stati scelti strumentalmente per produrre un esito voluto, anziché una effettiva previsione dei flussi di merci ragionevolmente attendibili negli anni a venire¹. LTF ha, infatti, ipotizzato, per il cinquantennio futuro a partire dal 2010, un andamento crescente del PIL dell'area europea (valutazione, almeno per il nostro Paese, del tutto azzardata, come i fatti di questi anni hanno dimostrato) e un aumento del traffico commerciale lungo l'asse Torino-Lione tale da raggiungere valori molto più alti di quelli di partenza. L'andamento atteso dei flussi futuri è stato determinato mediante un modello matematico alla base del quale c'è essenzialmente un parametro, detto *elasticità*, che rappresenta il rapporto tra il tasso di crescita della quantità di merci trasportate e quello del PIL medio europeo. Orbene il valore medio attribuito a tale *elasticità* è stato, in modo paradossale e contrastante con i precedenti storici, di 1,5 per tutto il cinquantennio di riferimento: se il PIL aumenta dell'1 per cento (su base annua) si assume che le tonnellate trasportate aumentino, nello stesso periodo, dell'1,5 per cento. Ma a smentire statisticamente il valore medio attribuito di elasticità Pil/tonnellate trasportate ci sono, tra l'altro, i dati di due grandi paesi che vanno in direzione diametralmente opposta a quella indicata da LTF: in Cina il coefficiente di elasticità medio del periodo tra il 1979 e il 2014 è stato pari a 0,92, negli Stati Uniti nel periodo 1997-2011 il PIL è cresciuto nominalmente dell'81 per cento circa mentre il volume dei trasporti solo dell'8 per cento. Esplici-

¹ Tale strumentalità è, ovviamente, negata dall'Osservatorio, che è peraltro costretto a riconoscere la clamorosa difformità dei dati posti a base delle decisioni rispetto al reale andamento dei traffici: «La polemica degli oppositori alla costruzione del tunnel di base e delle varianti alla linea insiste sul fatto che le analisi a suo tempo fatte siano state “viziate e manipolate” con il fine evidente di inficiare il processo di approvazione giunto ormai al suo termine. [...] La sostanza è stata ampiamente dibattuta molti anni fa: non ha quindi senso tornare a discutere il merito di argomenti già discussi e sui quali si è già giunti ad una decisione. Le previsioni fatte e i parametri utilizzati rientrano nel campo di valutazioni tecniche che, essendo legate alla previsione di fenomeni incerti e di lungo periodo, non possono non avere un elevato margine di aleatorietà. *Non c'è dubbio, infatti, che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea, siano state smentite dai fatti*, soprattutto per effetto della grave crisi economica di questi anni, che ha portato anche a nuovi obiettivi per la società, nei trasporti declinabili nel perseguimento di sicurezza, qualità, efficienza. Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni e nessuna persona di buon senso ed in buona fede può stupirsi di ciò. Occorre quindi lasciare agli studiosi di storia economica la valutazione se le decisioni a suo tempo assunte potevano essere diverse. [...] Proprio per la necessità di assumere queste decisioni in modo consapevole, dobbiamo liberarci dall'obbligo di difendere i contenuti analitici delle valutazioni fatte anni fa» (Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione istituito dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, *Quaderno n. 10*, novembre 2017, in http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/, p. 80-81).

te e drastiche sono le considerazioni svolte sul punto dal prof. Crozet: «Le previsioni di traffico del 1999 e del 2004 sono semplicemente fantasiose. Più serie, anche se ancora molto ottimistiche, appaiono le previsioni stabilite nel 2003 da un'organizzazione svizzera indipendente (BBT). Se il traffico potesse tornare ai livelli del 1995, sarebbe già un risultato straordinario. Ma quest'ultimo non sarebbe sufficiente a giustificare il progetto perché i guadagni ambientali sarebbero allora troppo deboli» (allegato 4 bis, p. 7);

- egualmente, nell'analisi costi/benefici effettuata da LTF, emerge una sistematica sopravvalutazione dei vantaggi e sottovalutazione delle negatività che, in alcuni casi specificamente indicati inducono il sospetto di una possibile manipolazione intenzionale volta a conseguire il risultato finale (così si esprime, sul punto, la relazione Crozet «Possiamo credere alle previsioni di traffico dei promotori del progetto [...]? Entro il 2035 il traffico merci su rotaia supererebbe i 41 milioni di tonnellate all'anno, quasi 14 volte il traffico attuale! Come prendere sul serio questi dati, dal momento che si basano su uno scenario di base non realistico. Il traffico nel 2004 è stimato a 8,2 milioni di tonnellate, con una tendenza al rialzo che porta a un livello di 13 milioni di tonnellate nel 2020, quattro volte il livello del 2016. Dal 2020 al 2035, il traffico ferroviario dovrebbe quindi crescere del 7,6% all'anno. Un dato da confrontare con la crescita del 2,6% all'anno del traffico stradale e ferroviario attraverso le Alpi dal 1984 al 2014 (L. Clément). Come fare tre volte meglio del trend degli ultimi 30 anni, anche se dal 2008 il trasporto merci è solo debolmente correlato alla crescita del PIL?» (allegato 4 bis, pp. 7-8). In particolare LTF:

a) ha ignorato, per supportare gli asseriti vantaggi dell'opera, leggi imprescindibili del mercato: a1) la circostanza che il costo globale del trasporto, a parità di mezzo e per grandi quantità, è grosso modo proporzionale alla quantità (tonnellate) trasportata: se la quantità cresce più rapidamente del prodotto interno lordo generato – come ipotizzato – l'utile prodotto dal trasporto si riduce e con esso, inevitabilmente, anche gli ipotizzati risparmi; a2) la “legge della diminuzione dei rendimenti marginali” (*law of diminishing returns*), secondo cui l'aumento progressivo del peso di un singolo fattore di produzione comporta vantaggi sempre minori; a3) la tendenza a ridurre la correlazione tra le quantità trasportate (le tonnellate) e il Prodotto interno lordo di una nazione, in forza della quale con l'aumento della ricchezza di un paese si riduce il contenuto materiale delle merci, a vantaggio di parametri di qualità e del contenuto di innovazione tecnologica, che di per sé non si misura in tonnellate;

b) ha considerato, fra i vantaggi dell'opera, una ridotta incidentalità che la Nuova linea ferroviaria comporterebbe rispetto ai collegamenti stradali. Ma nell'attribuire un valore monetario agli incidenti risparmiati si è assunto che quelli in galleria valgano venticinque volte quelli all'aperto, ponendo un moltiplicatore inaudito, spurio e privo di riscontri scientifici. Inoltre, per determinare il numero degli incidenti risparmiati l'analisi costi benefici fa riferimento alle statistiche relative al complesso della viabilità tanto francese che italiana, mettendo insieme strade e autostrade, mentre le statistiche indicano chiaramente che la frequenza degli incidenti sulla viabilità ordinaria è di molto superiore a quella autostradale, laddove il traffico che verrebbe evitato dalla Nuova linea sarebbe essenzialmente autostradale. Osserva al riguardo il prof. Crozet: «Tra i vantaggi ambientali, nel senso più ampio del termine, del progetto Torino-Lione, c'è la riduzione delle vittime della strada, stimata in 6.000 unità, a seguito del calo del traffico stradale. Ma da dove viene questa cifra di 6.000 morti? [...]Nel 2016, il 14% delle morti sulle strade è avvenu-

to in incidenti stradali con 493 morti. Per evitare 6.000 morti in 40 anni, sarebbe necessario ridurre di 150 il numero di morti dovuti ad automezzi pesanti all'anno. Con condizioni di traffico costanti (qualità delle infrastrutture, traffico, velocità, codice della strada, ecc.), questo calo del 30% della mortalità comporterebbe un calo del 30% del traffico di automezzi pesanti sul territorio nazionale. Una cifra ovviamente irragionevole» (allegato 4 bis, p. 8);

c) ha considerato, tra i vantaggi ambientali, la minor produzione di CO₂ rispetto al corrispondente trasporto su strada, utilizzando un valore al di fuori di qualsiasi parametro scientifico: secondo il metodo francese, di 0,008 €/g (euro per grammo) e, secondo il metodo italiano, di 0,006 €/g, equivalenti rispettivamente a 8000 €/t e 6000 €/t. E ciò mentre i valori correntemente adottati in Europa per valutazioni analoghe variano tra 10 e 200 €/t, cioè tra 800 e 30 volte di meno, e le stime più recenti tendono ad attestarsi sui valori inferiori, aumentando la discrepanza. Si legge, sul punto, nella relazione Crozet: «Il risparmio di CO₂ diventerà quindi evidente solo verso la metà del 21° secolo. E venti anni dopo, esso è solo circa 7 milioni di tonnellate, dieci volte meno di quanto annunciato dai promotori del progetto. Eppure abbiamo mantenuto le ipotesi più che ottimistiche sul trasferimento modale del traffico. Se il traffico fosse solo la metà di quello annunciato (450.000 autocarri trasferiti invece di 900.000), ci vorrebbero quasi 50 anni di traffico solo per compensare le emissioni legate alla costruzione del tunnel. Anche in questo caso, gli studi prevedono che, solo per la magia di un tunnel, sarebbe tutto il traffico merci su strada a diminuire in modo significativo in Francia» (allegato 4 bis, pp. 9-10).

=%=%=%=%=%=%=

Alla luce di quanto sopra gli esponenti – riservandosi di produrre documenti e di indicare, sui punti citati, testi e consulenti – chiedono a codesta Procura di accertare la sussistenza delle segnalate forzature, irregolarità, attestazioni inveritiere e di valutarne l'eventuale rilevanza penale, in particolare ai sensi degli artt. 640 e 640 bis codice penale, con tutte le decisioni e i provvedimenti conseguenti.

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

Nominano come proprio difensore l'avv. Roberto De Angelis del Foro di Roma, delegandolo al deposito del presente esposto e segnalando che ogni comunicazione potrà avvenire presso il suo studio in via Antonio Baiamonti n. 4 - Roma (tel. 06/3725720) o alla pec robertodeangelis@ordineavvocatiroma.org.

Allegati:

- 1) esposto-denuncia alla Procura di Roma in data 31 marzo 2014 a firma Claudio Cancelli, Mario Cavargna Bontosi, Alberto Paolo Veggio e Marco Scibona, rubricato R.G.N.R. 3660/2014 mod. K - PM Roberto Felici
- 2) esposto-denuncia alla Procura di Roma in data 16 settembre 2017 a firma Livio Pepino, Alessandra Algostino, Loredana Bellone, Ombretta Bertolo, Emilio Stefano Chiaberto, Paolo Chirio, Nilo Durbiano, Mario Cavargna Bontosi, Claudio Giorno e Angelo Tartaglia

- 3) relazione speciale Corte dei Conti europea n. 10/2020 su Infrastrutture di trasporto dell'Unione Europea;
- 4) relazione del prof. Yves Crozet per la Corte dei Conti europea (testo originale in inglese)
- 4bis) relazione del prof. Yves Crozet per la Corte dei Conti europea (traduzione italiana non ufficiale a cura degli esponenti)

18 novembre 2020

Ezio Bertok

Alessandra Algostino

Gianna De Masi

Paolo Mattone

Livio Pepino

Giuliana Pognant Viù

Alessandro Steiner

Angelo Tartaglia

