

Signor Presidente

Signor Direttore Generale

Società Tunnel Euralpin Lyon-Turin

ZAC de Savoie Technolac

[13 allée Lac de Constance](#)

[73370 LE BOURGET DU LAC](#)

**E, per conoscenza:** Signor Presidente del Consiglio dei Ministri della Repubblica italiana, Signor Ministro dei trasporti della Repubblica italiana, Signor Ministro dell'Economia della Repubblica italiana, Signor Primo Ministro della Repubblica francese, Signor Ministro della transizione ecologica e solidale della Repubblica francese, Signor Ministro dell'economia della Repubblica francese, Signora Ministro incaricata dei trasporti della Repubblica francese, Corte dei conti italiana.

#### **Lettera raccomandata con ricevuta di ritorno**

#### **Signor Presidente, Signor Direttore Generale della Società Tunnel Euralpin Lyon-Turin,**

Gli azionisti di TELT SAS Vi hanno eletti come persone fisiche quali Presidente e Direttore Generale. In quanto tali, Vi assumete personalmente la responsabilità delle Vostre azioni di gestione nell'ambito di questi mandati societari.

In qualità dirigenti responsabili della Società TELT SAS, società di diritto francese registrata presso la Camera di commercio di Chambéry, Voi siete responsabili della direzione dei lavori della prima fase della parte internazionale della nuova linea ferroviaria Torino-Lione in conformità con le disposizioni degli accordi intergovernativi franco-italiani, ratificate dai parlamenti dei rispettivi Paesi firmatari.

Questi accordi sono:

- l'accordo del 29 gennaio 2001;
- L'accordo del 3 dicembre 2004;
- L'accordo del 30 gennaio 2012;
- L'accordo del 24 febbraio 2015
- Lo scambio di lettere dell'8 marzo 2016.

Inoltre, il Memorandum del 5 maggio 2004 delinea il principio dell'equilibrio dei finanziamenti tra le parti, portando a una chiave di distribuzione ineguale per la costruzione della galleria transfrontaliera, al fine di tenere conto del maggiore impegno della Francia per i lavori sul suo territorio e a suo carico.

Prima di tutto Vi ricordiamo il disposto del codice commerciale francese agli articoli L.651-1 e seguenti e in particolare l'articolo L.653-3 che stabilisce che:

*"Il Tribunale può pronunciare il fallimento personale di qualsiasi persona menzionata al primo comma dell'articolo L. 653-1, fatte salve le eccezioni previste nell'ultimo paragrafo del medesimo articolo, relativamente al quale è stato notato uno dei fatti qui di seguito:*

*1° aver perseguito abusivamente un'operazione deficitaria che potrebbe solo portare alla cessazione dei pagamenti; (...)*  
»

D'altronde, la creazione e le attività della Società TELT che Voi gestite sono state definite dagli accordi franco-italiani ricordati sopra e ratificati dai Parlamenti dei due Paesi.

Pertanto, TELT deve agire nel rigoroso rispetto delle disposizioni degli accordi e non può derogare alle norme ivi stabilite.

**I. Risulterebbe dalla lettura delle ultime dichiarazioni** pubblicate dalla stampa che Voi siate in procinto di lanciare dei bandi di appalti per i lavori definitivi sulla tratta internazionale della NTL. Questi annunci, se confermati, ignorano seriamente le disposizioni degli accordi intergovernativi e, in particolare, gli articoli 4, 16, 17 e 18 nonché l'allegato II che rientrano nelle disposizioni dell'articolo 17.

i) L'articolo 16 dell'accordo del 30 gennaio 2012 vieta di avviare il lavoro di una fase (definita nell'articolo 4 dello stesso accordo) senza la disponibilità di finanziamenti quale requisito indispensabile.

ii) La lettera del 7 gennaio 2018 della sig.ra Violeta Bulc, commissario per i trasporti dell'Unione europea, conferma che il finanziamento è concesso al progetto relativamente al solo periodo 2016-2019 sotto la clausola «*use it or lose it*».

iii) È accertato che la Francia non ha dimostrato la disponibilità della sua quota di finanziamento del progetto, come indicato nella dichiarazione del Ministro dei Trasporti come risulta dal parere della Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi del 4 dicembre 2017;

iv) Il governo italiano, attraverso il suo commissario straordinario, ha scritto una lettera ufficiale nella quale si dichiara che l'Italia non ha la disponibilità dell'intero finanziamento;

v) L'articolo 4 dell'accordo del 30 gennaio 2012 prevede che "i lavori saranno eseguiti per fasi funzionali", che vietano qualsiasi finanziamento mediante l'uso della legge italiana nota come "lotti non funzionali costruttivi".

L'impegno per lavori di questa importanza, senza avere la garanzia certa del loro finanziamento per portarle a termine, costituisce una colpa nella gestione aziendale che può solo portare allo stato di cessazione dei pagamenti della società che Voi gestite.

In queste condizioni, Vi diffidiamo e vi mettiamo in mora a vietare qualsiasi spesa relativa ai lavori sulla fase descritta nell'articolo 4 dell'accordo del 30 gennaio 2012 che recita: *"la sezione transfrontaliera, comprese le stazioni di Saint-Jean-de-Maurienne e Susa, così come i collegamenti con le linee attuali .."*

**II) L'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012 esige** una certificazione dei costi da parte di "un terzo esterno" la cui definizione è stata fornita l'8 ottobre 2012 dal primo ministro francese in risposta alla Corte dei conti nei seguenti termini: *"... sarà necessario che i costi vengano certificati nel modo più rigoroso possibile, così come previsto dal memorandum franco-italiano del 2003, prima della realizzazione dei lavori"*.

Il Memorandum cui fa riferimento il Primo Ministro francese è quello del 5 maggio 2004, nel quale la lettera f) recita: *"b) fino al limite costituito dalla stima dei costi prevista nel progetto di riferimento certificato da un soggetto indipendente"*

Avete scelto di aggiudicare i lavori per la certificazione dei costi ad un subappaltatore storico della società LTF (Lyon-Turin Ferroviaire): la Società Tractebel, che ha lavorato al progetto della linea sin dal 2002.

Questa società non è quindi indipendente dal proponente e i documenti redatti, utilizzati e pubblicati non possono essere presi in considerazione nel pieno rispetto delle disposizioni dell'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

Il mancato rispetto delle disposizioni dell'articolo 18 di cui sopra Vi vieta di continuare tutti i lavori nel quadro delle attività di TELT.

**III) L'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012 precisa** la ripartizione dei costi tra i due paesi firmatari stabilendo al 57,9% la quota italiana e il 42,1% alla quota francese.

Questa ripartizione sfavorevole alla parte italiana è spiegata dal principio di riequilibrio dei costi di progetto tra le parti, dettagliato nel memorandum del 5 maggio 2004.

Pertanto il maggior onere della prima fase da parte dell'Italia (57,9%) è compensato dall'impegno della Francia di costruire a sue spese i tunnel di 33 chilometri a due tunnel chiamati "Belledonne-Glandon".

Ora sembra che la contropartita del finanziamento italiano della prima fase non possa essere fornita dalla Francia per motivi di vincoli di bilancio e per ragioni oggettive che il signor du Mesnil non può ignorare poiché era il richiedente all'utilità pubblica delle linee di accesso francesi al tunnel di base del progetto Lione-Torino.

In quanto tale, l'attuale presidente di TELT sa perfettamente che l'indagine di pubblica utilità che serve come base per la dichiarazione di pubblica utilità riguarda solo una canna nei tunnel detti di "Belledonne-Glandon".

Pertanto, la contropartita non può essere soddisfatta entro un lasso di tempo ragionevole e l'impegno della Francia di costruire un tunnel di 33 chilometri a doppio canna non tiene conto della Convenzione di Århus e della carta dell'ambiente in Francia per mancanza di consultazione della popolazione.

Voi Vi rendete responsabili a titolo personale, data la vostra personale conoscenza dell'impossibilità di rispettare l'impegno definito nell'articolo 4 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

IV) L'articolo 17 dell'accordo del 30 gennaio 2012 prevede che la *"struttura giuridica economica e finanziaria del progetto, si ispiri ai principi di cui all'allegato II del presente accordo, che costituisce parte integrante."*

L'allegato II prevede il finanziamento del progetto con il ricorso anche a capitali privati.

Questo finanziamento, anche parziale, contribuisce ad assicurare la disponibilità preventiva dei finanziamenti prima dell'avvio dei lavori.

La mancanza di un'identificazione precisa dei partner privati e delle modalità dei loro contributi per il finanziamento del progetto, come definito dall'allegato II, non tiene conto, da un lato, della norma e del principio di finanziamento espresso dai firmatari e, in secondo luogo, del principio della disponibilità preliminare del finanziamento stabilito dall'articolo 16 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

In queste condizioni noi riteniamo che qualsiasi ulteriore lavoro in violazione delle disposizioni degli accordi intergovernativi per il progetto Torino-Lione, coinvolga la vostra responsabilità individuale nel Vostro ruolo di dirigenti, mandatari e rappresentanti della società di fronte ai terzi.

Tenuto conto dei rischi e del loro livello finanziario per i due Stati, vi preghiamo di considerare questa lettera come formale diffida e messa in mora affinché cessiate qualsiasi impegno finanziario relativo al progetto Torino-Lione senza la previa e comprovata disponibilità dei finanziamenti previsti all'Articolo 16 dell'accordo del 30 gennaio 2012 per la prima fase descritta all'articolo 4 dell'accordo del 30 gennaio 2012.

Allo stesso modo Vi chiediamo di realizzare una certificazione dei costi della prima fase descritta nell'articolo 4 dell'accordo del 30 gennaio 2012 secondo le regole di reale indipendenza e terzietà previste dall'articolo 18 dell'accordo del 30 gennaio 2012, in conformità con l'impegno francese assunto dal Primo Ministro l'8 ottobre 2012 e nel rispetto delle disposizioni del *Memorandum* del 5 maggio 2004, che stabilisce il principio di un equilibrio di finanziamento tra la Francia e l'Italia.

#### **V) Analisi costi benefici.**

In un documento siglato TELT presentato a Torino l'8 aprile 2015 ed a Bruxelles, viene presentato una "Analisi Costi Benefici aggiornata per lo scenario di fasaggio" 2014.

Questa analisi è stata presentata a Bruxelles dal Sig. Oliviero Baccelli, "professore" presso l'Università Bocconi CERTeT che ha partecipato alla sua elaborazione.

Il Sig. Oliviero Baccelli è un insegnante all'Università Bocconi, ma è anche amministratore di TELT dopo il cambio di denominazione da LTF nel 2015.

Pertanto, le conclusioni di questa analisi a favore del progetto non possono essere considerate come indipendenti e le sue conclusioni non possono servire come base per qualsiasi analisi socioeconomica del progetto per il quale Voi siete responsabili, in considerazione del conflitto di interessi del Signor Oliviero Baccelli.

Infine, viste le responsabilità del Sig. Hubert du Mesnil in qualità di presidente dell'*Institut de la Gestion Déléguée (IGD)*, eletto in questo incarico da società che ricevono appalti aggiudicati dalla società TELT di cui è anche presidente, Vi diffidiamo e Vi mettiamo in mora dal firmare ogni e qualunque appalto pubblico a favore di una società fondatrice dell'*Institut de la Gestion Déléguée*, indipendentemente dal fatto che il sig. du Mesnil partecipi o meno alla commissione dei contratti.

In effetti, questo duplice ruolo viola tutte le regole per la prevenzione dei conflitti di interesse, assunzione illecita di interessi, corruzione o traffico di influenze sia a livello nazionale sia a livello europeo.

In caso di mancata osservanza delle disposizioni sopra citate, Vi comuniciamo formalmente che ci riserviamo il diritto di intraprendere azioni legali contro di Voi.

Signor Presidente, Signor Direttore Generale, Vi preghiamo di tenere in seria considerazione quanto comunicatoVi con la presente diffida e messa in mora.

Distinti saluti.