

Prot. 0005613  
10-8-5

Bussoleno, 30 giugno 2010

Alle Illustrissime:

**Autorità per la Vigilanza  
sui Contratti Pubblici**  
Via di Ripetta 246  
00186 ROMA ITALIA

**Autorità Garante per la  
Concorrenza e del Mercato**  
Piazza Verdi 6/A  
00198 ROMA ITALIA

**Corte dei Conti**  
Viale Mazzini 105  
00195 ROMA ITALIA

**Consiglio di Stato**  
Palazzo Spada  
Piazza Capo di Ferro 13  
00186 ROMA ITALIA

**European Commission,  
DG Competition**  
Rue Joseph II 70  
1000 BRUXELLES BELGIQUE

**European Commission  
DG mobility and transport**  
B 1049 BRUXELLES BELGIQUE

**Oggetto:** Esposto alle autorità di Vigilanza e di Controllo competenti in merito alle attività messe in atto dalla Società LTF (Lyon Tourin Ferroviare) connesse con l'avviso pubblico per l'avvio del “*Procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità mediante l'approvazione, ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs. 163/06 del progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena sito nel Comune di Chiomonte (To) facente parte della nuova linea Torino-Lione, parte comune Italo/Francese, tratta in territorio italiano*”.

### **Ill.me Autorità,**

con la presente si richiede la Vostra istruttoria, la valutazione e ogni susseguente atto o provvedimento di Vostra competenza in merito alla opportunità e legittimità degli atti di LTF e delle attività ad essi connesse, con riferimento al procedimento in oggetto.

A tal fine si espongono le valutazioni in merito e i motivi che inducono a ritenere che gli atti ed i comportamenti di LTF possano presentare vizi di legittimità e di contrasto con la vigente normativa nonché dei principi comunitari in materia di approvvigionamenti e concorrenza e inoltre dei principi

fondanti della Costituzione in tema di gestione della Cosa Pubblica.

## 1. Legittimità della procedura e norme sui contratti pubblici

LTF ha avviato il procedimento in oggetto ai sensi dell'art.166 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i. e cioè di una “norma speciale” introdotta nell'ordinamento italiano con la legge 443/2001, cosiddetta “legge Obiettivo”, applicabile solo alle opere incluse nel “Programma delle Infrastrutture Strategiche” definito con la delibera Cipe 121/2001 e dalle successive modifiche ed integrazioni.

Nell'avviso in oggetto, fra le altre, LTF dichiara testualmente: “... *il cunicolo esplorativo de La Maddalena è progettuamente necessario ai fini della realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione che rientra nell'ambito del primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la programmazione Economica (CIPE)*”.

Tale frase richiama esattamente quanto sancito dal comma 9 dell'art.165 del D.lgs 163/2006, norma chiaramente riferita sempre e solo alle opere strategiche di cui alla delibera Cipe 121/2001 e s.m.i.

La dichiarazione di LTF contiene tesi che paiono non corrispondere a piena verità, in particolare laddove si afferma: “*che il collegamento ferroviario Torino-Lione rientra nell'ambito del primo programma delle infrastrutture strategiche*”.

Tale opera infatti, a seguito delle straordinarie e drammatiche vicende del dicembre 2005 causate dalla tentata apertura del cantiere per la realizzazione della galleria di Venaus, è stata stralciata dall'elenco delle opere approvate di cui alla delibera del Cipe n.121/2001.

A conferma dell'avvenuto stralcio citiamo testualmente quanto riportato nel documento (28 giugno 2007) intitolato “*Infrastrutture, legge 21 dicembre 2001, n.443*”, allegato al DPEF 2008-2012; con riferimento esplicito (pag. 138) alla **Linea AV/AC Torino-Lione**: “*La linea AV/AC Torino-Lione è stata attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria*”.

Si segnala inoltre che in data 4 luglio 2008 il CIPE deliberava la richiesta di una Relazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con la quale fornire una puntuale verifica sullo stato di attuazione della legge Obiettivo, impegnando, fra l'altro, lo stesso Ministero: “*a trasmettere alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al Ministro dell'economia e delle finanze, anche in vista della predisposizione del disegno di legge finanziaria 2009, un prospetto in cui vengano dettagliati gli interventi da attivare nel prossimo triennio e la quota da imputare alle risorse destinate all'attuazione del Programma, ..*”.

Di detta Relazione il CIPE prendeva atto nella seduta del 6 marzo 2009 ed a pag. 24 della stesa si legge: “*Sulla base della rilevazione effettuata, il costo totale delle opere approvate dal CIPE è pari a circa 116,8 miliardi di euro, al netto del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione, opera stralciata dal perimetro (2), ...*”.

In nota (2) veniva specificato: “*Al riguardo si noti che il Consiglio di Stato, VI Sez., con la sentenza n. 4482 del 23.8.2007 ha dichiarato improcedibile per cessata materia del contendere il ricorso in appello proposto dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, nel presupposto che il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, approvato dal CIPE con la delibera 113/2003, sia stato stralciato dall'ambito applicativo della legge 443/2001 e ricondotto nell'alveo delle procedure ordinarie ex art.81 del DPR 616/1977.*”.

Che la Torino-Lione sia fuori dall'ambito di applicazione delle norme del Capo IV, Titolo III, Parte

Il del Codice dei Contratti Pubblici non vi è al momento dubbio alcuno.

Non si può comunque ignorare la modalità che pare sia stata utilizzata per fornire a LTF uno spazio per rientrare nel perimetro delle norme speciali .

Nelle tabelle con gli elenchi delle opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche, contenute nell'Allegato Infrastrutture del DPEF 2010-2013, sotto la voce SISTEMA VALICHI sono incluse le seguenti:

- “*Trafo di sicurezza del Frejus*”
- “*Sempione*”
- “*Brennero*”

Queste opere erano già presenti nei documenti di programmazione precedenti, con progetti preliminari approvati dal CIPE con specifica deliberazione. A queste tre “opere” si aggiunge una quarta voce del tutto inusuale e con riferimenti privi di effettivo riscontro:

- “*Opere di accesso ai valichi (Dpef 2006-2009) interventi parzialmente approvati con delibere 113/2003 e 89/2004. NUOVA VOCE DPEF 2006-2009*”

Tale voce è l'unico riferimento che si vede possibile per supportare la dichiarazione di LTF pubblicata per l'avvio della procedura in oggetto. Riferimento che però in nessun atto di LFT appare e che comunque sarebbe viziato per diversi motivi.

In nessuna parte dell'Allegato Infrastrutture 2010-2013 e in nessuna nota è dato conto di questa voce, del significato da attribuire alla definizione di “*opera di accesso*”, del significato da attribuire alla definizione di “*NUOVA VOCE DPEF 2006-2009*”.

Che nell'allegato infrastrutture 2006-2009 fossero inserite le opere (“*Nuovo collegamento internazionale Torino Lyon*”, delibera 113/2003; “*Asse ferroviario Monaco Verona: galleria del Brennero*”, delibera 89/2004) è un fatto del tutto scontato, ma è altrettanto scontato, come attesta la sentenza del Consiglio di Stato richiamata, il programma delle opere 2008-2012 e la ricognizione delle stesse del 6 marzo 2009, che dal 2007 sia la tratta internazionale (delibera CIPE 113/2003) sia il “*potenziamento linea Torino Bussoleno*” (delibera 119/2005) della nuova linea AV/AC Torino Lione sono fuori dal perimetro della legge Obiettivo.

D'altro canto è noto che anche gli stessi progetti preliminari della tratta internazionale e di quella nazionale della linea AV/AC Torino Lione, approvati con le delibere richiamate, sono stati abbandonati essendo cambiati e ancora non esattamente definiti i nuovi tracciati. Né risulta che in alcuna riunione del CIPE, dal 2007 a oggi, sia mai stato deliberato alcunché in merito alla Torino-Lione o opera attinente denominata “*accesso al valico*”.

Del resto è lo stesso Allegato Infrastrutture 2010-2013 a dare esattamente conto delle opere approvate dal 6 marzo 2009 (data della relazione al CIPE sullo stato di attuazione della legge Obiettivo) fino al 30 giugno 2009; nella tabella di riferimento infatti non vi è alcuna traccia della Torino-Lione e tanto meno di opere ad essa connesse.

L'unico riferimento (generico e improprio) rintracciabile nella parte descrittiva dell'Allegato Infrastrutture è solo nel titolo del paragrafo 7 del capitolo 6 (pag. 202): **L'avvio concreto della realizzazione dei valichi ferroviari del Frejus e del Brennero.**

Il testo della relazione impegna quattro pagine fornendo però un'informazione puntuale e dettagliata delle attività connesse con la nuova linea AV/AC Monaco Verona e delle opere propedeutiche in

corso, compreso lo stato di avanzamento del cantiere per la galleria di servizio per la realizzazione della tratta internazionale.

Della cosiddetta opera di accesso al valico del Frejus (ovvero della tratta internazionale AV/AC Torino-Lione) non è rintracciabile neppure un minimo accenno, mentre alla intera linea AV/AC Torino-Lione sono dedicate appena tre righe: *“Sulla Torino-Lione, dopo un lungo periodo di approfondimento e di confronto con le realtà locali - un approfondimento durato tre anni e mezzo - di fronte alla identificazione di un tracciato e quindi all'avvio del processo progettuale che potrebbe portare nell'arco di un anno alla definizione di un progetto di massima.”*.

Nulla di più, dopo un generico riferimento a un presunto confronto con le realtà locali e la definizione di un “progetto di massima” (?) che ormai da anni è stato cancellato dal nostro ordinamento.

La stessa associazione in un'unica voce di queste due “opere” (considerabili tali se riferibili alla legge Obiettivo, ma, nel caso della Torino-Lione, quello per il quale LTF ha avviato la procedura in oggetto viene qualificato come *cunicolo esplorativo ai fini della progettazione* della tratta internazionale) appare del tutto incomprensibile.

Se, infatti, “l'accesso al valico” del Brennero è “un'opera” connessa o un “cunicolo esplorativo” ai sensi del richiamato art. 165, non si capisce la ragione del suo inserimento con quella voce specifica, *accesso al valico*, stante la presenza del “Valico del Brennero” nell'elenco delle opere strategiche (con il progetto preliminare già approvato dal CIPE, del. 89/2004) che ovviamente include i “cunicoli esplorativi” ai fini della sua progettazione o eventuali “opere” connesse, quale la galleria di servizio fra l'altro già in corso di realizzazione.

Pare dunque del tutto evidente come la voce “accesso ai valichi” (riferibile di fatto solo ed esclusivamente alla tratta internazionale Torino-Lione) sia un tentativo di permettere a LTF la possibilità di attivare oggi una procedura ai sensi delle norme speciali della legge Obiettivo.

In ogni caso, sia che l'accesso al valico nasconda la realizzazione di un'opera connessa o un cunicolo esplorativo ai fini della progettazione di un'opera esplicitamente e chiaramente fuori dal perimetro della legge Obiettivo, la procedura in oggetto si presenta non solo illegittima ma anche lesiva della trasparenza, della correttezza e del buon andamento che la pubblica amministrazione deve garantire.

## **2. Legittimità della procedura e buon andamento dell'amministrazione pubblica**

LTF per l'avvio della procedura in oggetto attribuisce all'opera da dichiarare di pubblica utilità la definizione di “cunicolo esplorativo” ai sensi dell'art. 165.

A parte il riferimento normativo che si ritiene comunque illegittimo, l'opera che si intende realizzare testimonia la non motivata decisione della LTF di procedere alla spesa di denaro pubblico senza che vi sia ancora alcuna certezza sulla sua utilità rispetto al fine principale per il quale viene realizzata e in modo a dir poco non trasparente. E' infatti agli atti che il progetto preliminare della tratta internazionale, approvato dal CIPE nel 2003 è stato abbandonato.

Per la parte italiana della tratta internazionale il tracciato è stato modificato e non esiste ancora un progetto preliminare approvato e ancora nemmeno presentato.

Ora quello che LTF definisce “cunicolo esplorativo”, ai soli fini della progettazione, si presenta in realtà come quello che, sia nella parte Francese che nel progetto preliminare della parte Italiana (approvato nel 2003) viene definito/a “galleria di servizio”.

Al riguardo vale la pena ricordare che all'origine della decisione di stralciare la Torino Lione dalla legge Obiettivo vi è stata esattamente la galleria di servizio che nel precedente progetto prevedeva l'imbocco a Venaus. Fu proprio il tentativo messo in atto nel 2005 di apertura del cantiere all'origine delle vicende che per giorni e giorni risaltarono sulla stampa nazionale e internazionale.

E che il presunto “cunicolo esplorativo” per il quale LTF avvia oggi la procedura per la dichiarazione di pubblica utilità, sia una “galleria di servizio” esattamente identica a quella che ha di fatto determinato lo stralcio della Torino Lione è non solo del tutto evidente ma attestato con dichiarazione giurata dallo stesso Presidente di LTF.

Quello che LTF definisce “cunicolo” è, da progetto definito depositato, una galleria con un diametro di 6 metri e della lunghezza di oltre 7 chilometri che dal punto di imbocco sito nel comune di Chiomonte dovrebbe raggiungere esattamente la galleria di base della nuova linea Torino Lione.

Che questa galleria possa “anche” servire per la fase progettuale, stante le scarse ed incomplete indagini geologiche che il progetto depositato da LTF evidenzia, non può certo essere negato ma la galleria è un'opera indispensabile anche per la fase di realizzazione della galleria di base e per la manutenzione e la gestione dell'infrastruttura nella fase in esercizio, una galleria di servizio appunto. Questa esattamente era la galleria di Venaus e questa è esattamente la galleria de La Maddalena con imbocco nel comune di Chiomonte.

Ad attestare questa coincidenza è, non solo il progetto reso noto solo il 17 maggio, contestualmente alla pubblicazione dell'avviso in oggetto, ma anche la dichiarazione giurata rilasciata dal presidente di LTF, Raulin Patrice Raymond, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, c. 3, Dpcm 27.12.1988 e dell'art. 27 della legge 136/1999.

Sempre in data 17 maggio 2010 LTF pubblicava infatti un “avviso al pubblico” con in testa il riferimento alle seguenti norme: **artt. 167 e 182 e segg. D.Lgs 163/06.**

Con detta pubblicazione LTF, fra le altre, comunica: “*di avere presentato istanza ai sensi e per gli effetti dell'art. 167 c.5 del D.Lgs 163/06 per l'autorizzazione del “Cunicolo esplorativo La Maddalena” con gli effetti di cui all'art. 166.*” e sempre nello stesso avviso precisa: “*Il relativo progetto è sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare nell'ambito del procedimento volto all'autorizzazione, ai sensi e per gli effetti della normativa richiamata, del Cunicolo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con la Regione Piemonte.*”.

A parte il richiamo alle norme speciali, per le quali non si fornisce alcun riferimento ad atti specifici che ne giustifichino la loro applicazione, sono proprio gli atti connessi con questa procedura che testimoniano un comportamento manifestamente contrario ai principi sanciti dall'art. 97 della nostra Carta Costituzionale.

A norma del Dpcm 27 dicembre 1988 anche ai fini del calcolo del contributo dello 0,5 per mille al Ministero dell'ambiente, il Presidente di LTF attesta che: “*il valore delle opere da realizzare inerenti il cunicolo geognostico della Maddalena è di Euro 164.342.457,74*”. Nella specificazione puntuale delle diverse voci di costo per la voce più consistente si dichiara che: “*per opere civili in sotterraneo ed allo scoperto Euro 93.374.841,50 valorizzato a ottobre 2004, come da dichiarazione giurata del progettista Andrea Pigorini (...), che ha realizzato la progettazione del cunicolo geognostico della Maddalena; che tale valore risulta dagli elaborati progettuali consegnati al Committente in data 7 agosto 2009;*”.

La ragione per la quale il Progettista attesti prezzi a **ottobre 2004** per un progetto consegnato **il 7**

**agosto 2009** è spiegabile in un solo modo. Ottobre 2004 è esattamente la data della messa in gara della galleria di servizio di Venaus, gara vinta dalla impresa cooperativa CMC. Risulta quindi del tutto evidente che il Progettista ha di fatto tradotto nel nuovo progetto esattamente quanto contenuto nel capitolato di appalto della precedente galleria di servizio.

In tutti gli avvisi e in tutti gli atti di LTF si dissimula questa verità. Il cunicolo geognostico de La Maddalena viene presentato come nuova opera necessaria ai fini della progettazione, proprio per non far rilevare che si tratta della stessa galleria di servizio traslata di qualche chilometro e con imbocco a Chiomonte anziché a Venaus.

La stessa LTF, che oggi attiva una procedura ai sensi dell'articolo 165 del D.lgs 163/06, smentisce la veridicità delle definizioni e delle dichiarazioni pubbliche rilasciate al 17 maggio 2010.

In un'assemblea pubblica, documentata in audio e video sulla rete, convocata dal Sindaco di Chiomonte il 13 maggio del 2010, LTF veniva invitata a presentare il progetto del presunto cunicolo geognostico. In questa occasione i dirigenti di LTF di fronte a puntuali e motivate osservazioni dei cittadini presenti rispondeva che quelle osservazioni avrebbero trovato risposta nel progetto definitivo, dichiarando però e ripetutamente che il progetto definitivo doveva ancora essere predisposto.

Dopo che per mesi le realtà locali hanno richiesto prima il progetto preliminare e poi il progetto definitivo queste le risposte date da LTF ai cittadini ai comitati e alle Istituzioni interessate fino a soli quattro giorni dalla pubblicazione dell'avviso in oggetto. Dichiarazioni smentite proprio dalla dichiarazione giurata del Presidente di LTF che è stata depositata il 21 di ottobre del 2009, dunque tutti gli elaborati depositati il 17 maggio del 2010 erano pronti da mesi ma si sono tenuti riservati.

Di certo però quello che il Ministero delle Infrastrutture, nelle tre righe dell'allegato infrastrutture 2010-2013 dedicate al valico del Frejus, definisce *un lungo periodo di approfondimento e di confronto con le realtà locali, un approfondimento durato tre anni e mezzo*, non si è mai semplicemente visto, anzi quello che oggi possiamo constatare è esattamente il contrario.

### **3. Legittimità della procedura e tutela della concorrenza**

Tutti gli elaborati del progetto definitivo erano in realtà pronti e approvati da quasi un anno e a conferma di questo comportamento omissivo di LTF vi è un'altra dichiarazione giurata che evidenzia anche un tentativo di LTF ancora più chiaramente in contrasto con le norme europee e nazionali sulla tutela della concorrenza.

A norma dell'articolo 2, comma 3 del D.Lgs 27 dicembre 1988, l'esattezza delle allegazioni che formano lo studio di impatto ambientale, è attestata da dichiarazione giurata resa dal responsabile dello studio. Nel caso in esame tale dichiarazione è stata rilasciata dall'architetto Pietro Romani il 31 luglio 2009, testuale nella dichiarazione, in qualità di: *“Coordinatore e responsabile scientifico dello Studio di Impatto ambientale relativo alla Variante Tecnica, cunicolo esplorativo la Maddalena, ai sensi degli artt. 38 e 47 del DPR 28/12/2000, n. 445.”*.

A parte la data della dichiarazione che conferma una contraddizione di LTF sulla disponibilità del progetto, sconcerta invece la dichiarazione relativa allo Studio, ***Variante Tecnica, cunicolo esplorativo La Maddalena***, per la definizione attribuita a questa opera, per i modi e le procedure messe in atto per il suo avvio, e appalesa le ragioni di un comportamento del Committente contraddittorio e omissivo teso a non evidenziare una verità: ***l'opera che si intende realizzare è non solo del tutto simile alla galleria di servizio di Venaus, ma per LTF è formalmente proprio la stessa.***

Quella che oggi viene presentata al pubblico come nuova opera ribattezzata “cunicolo esplorativo” o “cunicolo geognostico”, viene invece trattata formalmente come semplice variante del progetto della galleria di servizio di Venaus già affidata e contrattualizzata con l'impresa CMC.

In questo caso però se LTF con questa definizione formale di “variante tecnica” intende aggirare le norme europee e nazionali sull'affidamento dei contratti pubblici, sarebbe palese un comportamento illegittimo. Quella già affidata o che LTF ha intenzione di affidare a trattativa privata alla CMC è comunque una nuova opera, da realizzare in un sito e in un anno diversi da quelli per i quali è stata espletata la gara per l'affidamento della galleria di servizio di Venaus.

Di certo si tratta di un'opera del tutto simile, ma ai fini della concorrenza anche se fosse la stessa identica opera, l'indizione di una gara a evidenza pubblica non può in alcun modo essere aggirata.

#### **4. Conclusioni**

Si ha solo cognizione sommaria dei fatti narrati, senza alcuna pretesa di verità o certezza in quanto le informazioni che si possono raccogliere sulla questione sono frammentarie, confuse e non trasparenti.

Ciò nonostante dai fatti qui narrati appare un principio di possibile non correttezza dell'agire dei soggetti coinvolti a vario titolo, con una necessità di chiarezza sulla questione.

Per questi motivi ci si permette di coinvolgere le Ill.me Autorità adite, al fine che le stesse, mediante poteri istruttori e cognitivi di competenza possano compiere una verifica e un accertamento su quanto qui sinteticamente narrato.

Ove dalla istruttoria si accertassero comportamenti illegittimi o contrari al buon agire ed alla imparzialità pubblica, o alle regole della legittima concorrenza, si chiede a Codeste Ill.me Autorità di compiere ogni atto di competenza al fine di ristabilire la condizione di legittimità.

Con ogni riserva, si manifesta la piena disponibilità per ogni evenienza del caso e si porgono distinti saluti.

IL PRESIDENTE

Sandro Plano

