

PROGETTO FERROVIARIO TORINO/LIONE
VEDIAMOCI CHIARO
Torino, 1.12.2007

**COSA HA DECISO L'UE
COME SI OTTENGONO I FONDI EUROPEI**

Monica Frassoni

1. Il 16 novembre la Commissione Europea ha pubblicato la sua proposta di Decisione sulla selezione di progetti per il programma multiennale (2007-2013) di reti transeuropee di trasporti.

Il totale dei fondi disponibili ammonta a 6,8 miliardi di euro, che comprendono anche contributi a progetti come Galileo o la gestione del traffico aereo. Il totale dei fondi per i progetti prioritari è di 5,111 miliardi di euro. L'UE ha deciso di concentrare il suo contributo sulle tratte transfrontaliere.

2. Il progetto prioritario 1 (Berlino-Palermo che comprende il tunnel del Brennero) riceve 960 milioni di euro.

Il progetto prioritario 6 (Lione-Torino- Trieste- Divaca-Budapest) riceve 754 milioni di euro di cui 671,8 per studi e opere per la costruzione della parte transfrontaliera della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, di cui fa parte il tunnel di base. E' interessante notare che fino ad ora l'UE ha speso ben 600 milioni di euro su questa linea.

3. La Commissione ha ricevuto il via libera da parte del comitato di regolamentazione che riunisce gli stati membri. Ora deve attendere una quindicina di giorni che il PE non presenti una contestazione che però può solo essere di natura formale. Dopodichè la Decisione sarà operativa.

4. All'inizio del 2008, la Commissione elaborerà una "decisione individuale" per ciascun progetto finanziato. In questa decisione individuale, che sarà accordata con gli Stati membri beneficiari, saranno definite le tappe e le condizioni per la concessione dei finanziamenti. Differentemente dalla pratica passata, le tranches di finanziamento non saranno divise per anno ma per categoria (studi, lavori, etc), anche se ogni anno sarà necessario per i beneficiari presentare un rapporto sullo stato di avanzamento della realizzazione del progetto. Le condizioni per la concessione dei finanziamenti sono più strette che in passato per due ragioni: i progetti realizzati nei 15 anni passati sono pochi (solo tre nel periodo 1994-2000) e quindi la Commissione vuole darsi delle regole certe per recuperare e ridirigere fondi non utilizzati o permettere la presentazione di nuovi progetti; i soldi sono molto pochi e i progetti che non hanno ottenuto finanziamenti numerosi.

A questo fine, è importante sottolineare che è stata prevista una "revisione e valutazione di mezzo termine" nel 2010.

5. In concreto per la Lione-Torino questo significa che bisognerà decidere la suddivisione dei finanziamenti tra studi e lavori preparatori (poichè manca ancora un progetto) e lavori veri e propri che dovranno iniziare entro il 2010. I finanziamenti per gli studi e le opere preparatorie saranno concessi se si rispettano i termini di legge, le autorizzazioni previste e se si presentano garanzie di co-finanziamento affidabili.

Ed è più che evidente che un progetto definitivo e che raccoglie l'accordo di tutte le parti in causa deve arrivare fornito di valutazione di impatto ambientale e di un impegno di co-finanziamento certo entro il 2010.

6. In caso contrario, il meccanismo che si potrà fare valere è appunto quello del ritiro del progetto e della messa dei soldi previsti in un fondo, come ha spiegato il Commissario Barrot di fronte alle commissioni trasporti e bilancio del PE.

In questo contesto, cosa fare nelle prossime settimane?

a. Ottenere che la "decisione individuale" fra Francia, Italia e UE sia pubblica e sia definita in modo trasparente e in accordo con le procedure in corso in Italia e in particolare con l'Osservatorio. Sarebbe inaccettabile che questo negoziato e la definizione dei termini e delle condizioni di finanziamento siano fatti in segreto da soggetti non responsabili. Il fatto che le regole del gioco vere siano conosciute solo da pochi che possono poi comunicare quello che vogliono a dei mezzi di comunicazione spesso già orientati è stato un problema importante che noi dobbiamo superare; allo stesso modo una maggiore trasparenza può aiutare anche a dare delle informazioni alle autorità europee non viziata da interpretazioni di parte che non riflettono davvero la realtà sul territorio.

b. In secondo luogo occorre evitare, chiamando tra l'altro il governo e le sue componenti alle loro responsabilità, che l'elaborazione e a fortiori la presentazione di un per ora fantomatico "progetto alternativo" sia fatto al di fuori del lavoro dell'Osservatorio.

Questo è molto importante, perchè da qui bisognerà partire per essere pronti quando, speriamo presto, si arriverà alla conclusione che noi sosteniamo da anni e cioè che per arrivare al trasferimento modale dalla gomma al ferro è necessario intervenire su tariffe e disincentivi all'autotrasporto più che sulle grandi infrastrutture e che nel medio periodo per fomentare il traffico ferroviario sulla linea Lione-Torino il tunnel di base non è prioritario e che dunque anche i fondi europei possono e devono essere ridiretti verso opere di altra natura sullo stesso tratto.