

Signora **Violeta Bulc**, Commissario europeo ai Trasporti

Copia a:

Sig. **Jean-Claude Juncker**, Presidente della Commissione europea

Sig. **Michael Cramer**, Presidente della commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento europeo

Sig. **Stéphane Ouaki**, Capo unità della DG Mobilità e trasporti (MOVE), per collegare l'Europa - strategia di investimenti nelle infrastrutture

**Gentile signora Commissaria,**

Nell'ambito del bando promosso dalla Commissione Europea Lei ha ricevuto il 26 febbraio 2015 una domanda di finanziamento presentata da Francia e Italia per il collegamento ferroviario transalpino Torino-Lione. Per questo progetto i due Stati membri cercano di ottenere finanziamenti per un massimo di 40% del bilancio parziale presentato per il periodo 2014-2020, nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa.

In qualità di deputati del Parlamento europeo desideriamo attirare la Sua attenzione su due punti che, secondo noi, sono ostacoli per la concessione del suddetto finanziamento.

I documenti ufficiali affermano che la certificazione dei costi deve essere effettuata da un soggetto terzo. Questa regola di base garantisce l'indipendenza della valutazione e permette ad essa di essere più affidabile possibile. Dopo aver lavorato per la società Lyon Turin Ferroviaire sas dal 2002 fino al 2006 e dal 2009 fino al 2013, Tractebel Engineering SA, una società del gruppo GDF Suez (ora ENGIE), scelta per effettuare la certificazione dei costi, non sembra soddisfare le condizioni necessarie di indipendenza.

Inoltre, il signor Hubert du Mesnil, Presidente della Lyon Turin Ferroviaire sas (ora TELT, Tunnel Euralpin Lione-Torino), è anche presidente di un'associazione, "Institut de la Gestion Déléguee" (IGD), uno dei dirigenti della quale è Vice Direttore Generale di GDF Suez.

Un'altra garanzia necessaria per ottenere finanziamenti europei è la capacità di assicurare la sostenibilità finanziaria del progetto. Ci pare quindi inconcepibile che Italia e Francia richiedano finanziamenti per un massimo del 40% quando non riescono nemmeno a dare tutte le garanzie per quanto riguarda il restante 60%. Indipendentemente dalla Sua posizione a favore o contro il tunnel transalpino Lione-Torino, è essenziale che sia garantita la sua fattibilità finanziaria.

E' anche una questione di legalità. Un progetto finanziato da fondi pubblici deve essere conforme alle normative europee. Vorremmo portare alla Sua attenzione gli elementi che dimostrano che questa caratteristica non è rispettata. Queste stesse ragioni ci portano a doverle chiederle di respingere la domanda di finanziamento europeo presentata da Francia e Italia.

Può trovare i documenti con le prove citate negli allegati. Rimaniamo a Sua disposizione per un incontro nel quale discutere con Lei questo progetto.

In attesa del Suo riscontro, inviamo cordiali saluti,

Daniela Aiuto, Tiziana Beghin, Karima Delli, Eleonora Evi, Curzio Maltese, Michèle Rivasi, Marco Valli, Marco Zanni.

**Mrs Violeta Bulc**, European Commissioner for Transport

Copy to:

Mr **Jean-Claude Juncker**, President of the European Commission

Mr **Michael Cramer**, Chair of the Committee on Transport and Tourism of the European Parliament

Mr **Stéphane Ouaki**, Head of unit in the DG Mobility and Transport (MOVE), Connecting Europe – infrastructure investment strategy

**Dear Commissioner,**

As part of the call for proposals promoted by the European Commission, you have received, on the 26th of February 2015, a funding application presented by France and Italy regarding the Lyon-Turin transalpine railway link. With this project, they seek to obtain funding for up to 40% of the partial budget presented for the 2014-2020 period, in the framework of Connecting Europe.

As Members of the European Parliament, we would like to draw your attention to two point that, according to us, are obstacles for the granting of the afore-mentioned funding.

Every official document states that the cost certification must be carried out by a third party. This basic rule guarantees the independence of the estimation and allows it to be as reliable as possible. Having worked for Lyon Turin Ferroviaire sas for 2002 until 2006 and from 2009 until 2013, Tractebel Engineering SA, a company of the GDF Suez Group (now ENGIE) chosen to carry out the cost certification, does not seem to fulfil the necessary independent conditions.

Furthermore, Mr Huber du Mesnil, President of Lyon Turin Ferroviaire sas (now TELT, Tunnel Euralpin Lyon-Turin), is also president of an association, "Institut de la Gestion Déléguée" (IGD), of which one of the managers is the Deputy Director-General of GDF Suez.

Another necessary guarantee to obtain European funding is the ability to insure the financial viability of the project. It seems therefore inconceivable that Italy and France are claiming funding for up to 40% when they cannot even give any guarantees regarding the remaining 60%. Regardless of whether you are in favour or against the Lyon-Turin transalpine tunnel, it is essential to ensure its financial viability.

It is also a matter of legality. So long as a project relies on public funds, it must be compliant with European regulations. We would like to bring your attention the elements which prove that this is currently not the case. These are the same reasons why we feel compelled to ask you to reject the European funding application from France and Italy.

You can find the documents with the afore-mentioned evidence in the annexes. We remain at your disposal for a meeting to have a discussion regarding this project.

We look forward to receiving your response.

Yours faithfully,

Daniela Aiuto, Tiziana Beghin, Karima Delli, Eleonora Evi, Curzio Maltese, Michèle Rivasi, Marco Valli, Marco Zanni.