

**Comunicato Stampa
PresidioEuropa
Movimento No TAV**

22 novembre 2018

www.presidioeuropa.net/blog/?p=17740

Torino-Lione: Nuovi fondi dalla UE?

Ma intanto parte dei fondi europei messi a disposizione del progetto saranno persi a causa dei ritardi di TELT

Avviso al Governo italiano: Perché l'Italia deve pagare gran parte del tunnel di base al posto della Francia?

L'[ANSA](#) riporta che la nuova Coordinatrice del Corridoio Mediterraneo **Iveta Radicova** si è recata ieri sul cantiere francese di Saint-Martin-La-Porte e ha tentato di introdurre un cavallo di Troia nel tunnel geognostico.

Iveta Radicova avrebbe infatti esclamato con autorevolezza ai presenti: *"La Torino-Lione è un'opera molto costosa che porterà benefici molto alti, il finanziamento europeo per la tratta internazionale salirà dal 40%, finora previsto, al 50%".*

Se questa decisione sarà approvata dal prossimo Parlamento europeo, l'Italia vedrebbe diminuire il suo contributo di circa € 432 milioni.

Ricordiamo che l'Italia è obbligata a pagare €3,50 miliardi, ossia la maggior parte del costo del tunnel di base, avendo accettato di finanziare il 58,1% di tutti i costi.

La ripartizione asimmetrica dei costi del tunnel genera un costo al km per l'Italia di €287 milioni, 4,8 volte più caro del chilometro francese di €60 milioni e alleggerisce il peso del finanziamento francese di circa € 2,19 miliardi.

La Francia sarà felice di questa ulteriore diminuzione della sua fattura.

Invitiamo i media a porre al più presto alla Coordinatrice questa domanda: "Quando la Ue potrà confermare questa nuova percentuale del 50%?"

Siamo in presenza di un ennesimo atto di *distrazione di massa*, i decisori politici europei e nazionali dovrebbero sognare altri sogni per il futuro del nostro Paese e non ingannare i cittadini con un costo inferiore per un'opera inutile.

Ricordiamo che l'attuale cofinanziamento del 40% dell'UE per lo scavo del tunnel di base di 57,5 km è previsto all'Art. 10 del Regolamento del Meccanismo per Collegare l'Europa [n. 1316/2013](#). Si tratta di un importo di € 3,44 calcolato sul costo certificato di € 8,61 miliardi.

Il costo stimato dal [CIPE](#) del tunnel è di € 9,6 miliardi: l'Italia dovrebbe pagare € 3,50 miliardi per 12 km di tunnel e la Francia € 2,69 miliardi per 45 km.

Iveta Radicova afferma che l'Europa aumenterà dal 40 al 50% il cofinanziamento ma non ricorda che la [procedura](#) per modificare un Regolamento richiede tempi molto lunghi.

Inoltre ogni modifica dello stanziamento dei fondi europei richiede necessariamente l'approvazione del Bilancio Pluriennale 2021-2027, iter che sarà concluso prevedibilmente nel 2020.

Per quanto riguarda il presente, la **Commissione Europea** insiste a dire che è necessario arrivare rapidamente a bandire le gare per lo scavo del tunnel per consentire di rispettare i tempi per l'erogazione dei fondi europei.

Questa affermazione non ha senso perché la **UE** ha già confermato che assicura i finanziamenti richiesti da Italia e Francia nel 2015 per lavori che dovranno essere conclusi entro il 31 dicembre 2019.

Dopo questa data i fondi non utilizzati saranno persi applicando la regola UE *use it or lose it*.

Ad oggi la previsione è che **TELT** farà perdere all'Italia e alla Francia non meno del 40% dei fondi concessi per sua incapacità a realizzare i lavori nei tempi previsti dal [Grant Agreement](#).

Questo grave inadempimento era già successo nel 2013, questo [Rapporto](#) spiega come **LTF** (ora **TELT**) era riuscita a fare perdere all'Italia e alla Francia ben 276,5 milioni di euro.

È tuttavia interessante l'affermazione di Iveta Radicova "*Siamo preparati a discutere e negoziare*" perché realistica, dato che lo scavo del tunnel di base è proibito ai sensi dell'Art. 16 dell'[Accordo 2012](#) fino a quando non sarà disponibile l'intero finanziamento da parte di Italia e Francia.

Ad oggi né l'Italia né la Francia hanno stanziato tutti i fondi necessari per la realizzazione del tunnel di base.

Per quanto riguarda l'invito di Iveta Radicova a riflettere anche sugli effetti "orribili" per l'ambiente di un eventuale stop della Torino-Lione, la novella coordinatrice dovrebbe andare a leggersi il giudizio di Luca Mercalli sulla Torino-Lione: [Il bilancio energetico del Tav è già in rosso](#).