



# Pro Natura Piemonte

Via Pastrengo 13 - 10128 Torino - Tel. 011/50.96.618 - Fax: 011/50.31.55

e-mail: torino@pro-natura.it

Internet: <http://torino.pro.natura.it>

Orario: lunedì – venerdì 14-19



Organizzazione Regionale  
della Federazione  
Nazionale Pro Natura

Associazione con personalità giuridica  
(Deliberazione Giunta Regionale  
del Piemonte N. 5-4179 del 25 marzo 1986)

Codice Fiscale: 80090160013

## *Comunicato Stampa*

### **TAV Torino-Lione: la decisione dell'Unione Europea rende possibili altri usi per 450 milioni di euro già impegnati per il TAV nel Bilancio dell'anno 2015 dello Stato italiano.**

#### **Per i prossimi 7 anni l'Unione Europea darà all'Italia un finanziamento pari a meno della metà del precedente.**

La decisione della Commissione Europea in data 5 marzo 2013, in merito agli accordi per il contributo finanziario alla linea TAV Torino-Lione, lungamente tenuta nascosta e resa pubblica dal Movimento No TAV la scorsa settimana, scopre un vaso di Pandora.

1. I contributi futuri dell'Unione Europea per il periodo 2014-2020 (o 2022 considerando la proroga) ci sono ora anticipati dall'*Annex to Multi-Annual Work Programme 2014 for financial assistance in the field of Connecting Europe Facility (CEF) – Transport sector for period 2014-2020*". Questo documento, che farà da base al bando europeo analogamente a quanto è stato fatto per quello del 2007, ne ripercorre molte parti ma introduce due varianti essenziali. Il "*Total amount of financial support for Trans European transport network*" (pag. 1-5) è di 11 miliardi di euro e il documento introduce il criterio innovativo della ripartizione tra i 28 Stati membri dell'Unione Europea, a seconda del numero di progetti presentati. Chi ha presentato 3 o 4 progetti (come l'Italia) potrà ricevere al massimo 616 milioni di euro per tutti e quattro i progetti presentati. Quindi, tenendo conto che la Torino-Lione e il previsto nuovo traforo del Brennero faranno la parte del leone, si può prevedere che per la linea Torino-Lione saranno disponibili al massimo 250 milioni di euro per il periodo 2014-2020 (oppure 2022) cioè meno della metà di quel che non ha utilizzato nel periodo 2007-2013 (2015 con la proroga). In pratica avrà un contributo di soli circa 30 milioni all'anno.

Certamente non è con questi contributi che si può realizzare un progetto il cui costo a preventivo è di 20 miliardi di euro, soprattutto con le condizioni poste dal premier francese Hollande.

2. L'Unione Europea conferma il contributo massimo al 40% della spesa totale, ma su questo qualcuno in Italia ha equivocato. Nella realtà, fermo restando il contributo medio annuo di 30 milioni da parte dell'Unione Europea, se l'Italia spende per la Torino-Lione una media di 75 milioni l'anno su questa cifra avrà un contributo pari al 40%, cioè 30 milioni; ma se spende 100 o più milioni di euro, tutta la spesa che supera i 75 milioni sarà senza contributi.

3. Per quanto riguarda le somme stanziare come è noto il Governo Monti nell'ottobre 2012 ha inserito nel bilancio dello Stato per la Torino-Lione, per il periodo 2013-2015, la somma di 790 milioni di euro. A giugno 2013 il Governo Letta aveva ridotto lo stanziamento di 96+143 milioni di euro, lasciando inalterata la cifra di 530 milioni di euro nel bilancio di previsione del 2015.

Ora la decisione dell'Unione Europea del 5 marzo 2013 stabilisce che per il 2015 possono essere spesi solo 227 milioni di euro in totale: tenendo conto che il contributo dell'Unione Europea è del 45% perchè si tratta di studi, la quota che resta a carico dell'Italia è quasi la metà del restante (150 milioni di euro). In pratica nel 2015 l'Italia avrà la possibilità di spendere solo 75 milioni di euro, a fronte dei 530 milioni di euro impegnati per quell'anno in base al vecchio accordo con l'Unione Europea. E' assolutamente necessario che lo Stato italiano rifaccia i conti in base alla Decisione del 5 marzo 2013, assegnando ad ogni anno la somma che può effettivamente essere spesa e destinando a altri impieghi la somma rimanente.

4. Infine dal documento ora reso pubblico emergono i dati di un colossale insuccesso di LTF, reso ancor più attuale considerando che, su "La Stampa" del 14 maggio, Rettighieri, l'ex direttore dei lavori per la Torino-Lione e da poco nuovo direttore dei lavori della Expo 2015, compare sotto il titolo "*Ce la faremo come per il cantiere TAV*".

L'accordo di finanziamento tra l'Unione Europea e l'Italia e la Francia prevedeva per i 7 anni 2007-2013 la spesa di 2 miliardi e 91 milioni di euro, con un contributo europeo di 671 milioni. Se non consideriamo la generosa proroga di due anni concessa dall'Unione Europea, dal documento della cui esistenza siamo venuti a conoscenza oltre un anno dopo (essendo sempre stato tenuto nascosto) apprendiamo che, al termine originario del 31 dicembre 2013, nei 7 anni prescritti sono stati spesi circa 300 milioni di euro; quindi meno del 15% di quanto previsto. *Il contributo dell'Unione Europea utilizzato è di soli 140 milioni di euro rispetto ai 671 milioni messi a disposizione dall'Europa.*

Siamo in grado di fare delle valutazioni attendibili alla data prorogata al 31 dicembre 2015 sulla base della situazione al maggio 2014. La decurtazione del finanziamento a 395 milioni di euro, che emerge dalla predetta decisione del 5 marzo 2013, è sicuramente ancora inferiore a quanto sarà effettivamente al termine del periodo. Infatti, da un'analisi dettagliata, si può prevedere che nel periodo 2014-2015 le spese non supereranno i 200 milioni di euro. Quindi alla fine del 2015 il contributo europeo utilizzato sarà pari a  $140 + 85 = 225$  milioni di euro, cioè circa 450 milioni di euro in meno rispetto a quanto concesso dall'Unione Europea con la decisione del 5 dicembre 2008. Una perdita del 66% dei fondi utilizzati rispetto a quelli originariamente assegnati.

5. Il documento del 5 marzo 2013, reso noto solo recentemente, dice anche che la galleria esplorativa scavata dalla discenderia di St Martin La Porte in direzione di quella di La Praz (attività 5, pag. 6 della Decisione) "*in ogni caso non potrà superare i 3 chilometri*". Vengono quindi smentite le dichiarazioni fatte dal Commissario straordinario sul fatto che in Francia partirà una galleria di collegamento da St. Martin La Porte a La Praz di circa 10 chilometri, che costituirebbe di fatto l'inizio del tunnel di base.

Quindi i lavori della galleria di base della Torino-Lione non iniziano.

19 maggio 2014

Il Presidente

(dott. Mario Cavargna)

