

16 Gennaio 2024

Gwendoline Delbos-Corfield
Deputata europea
Gruppo Verde/EFA al Parlamento europeo

PROGETTO DI UNA NUOVA LINEA FERROVIARIA TRA LIONE E TORINO

Risposte congiunte dell'Agenzia CINEA e della DG MOVE della Commissione europea a seguito delle domande presentate da Gwendoline Delbos-Corfield, eurodeputata del gruppo Verdi/EFA al Parlamento europeo.

Gwendoline Delbos-Corfield ha incontrato la direttrice dell'Agenzia esecutiva europea per il clima, le infrastrutture e l'ambiente (CINEA) e il suo staff nel marzo 2023 per discutere del progetto Lione-Torino. Ha poi incontrato la Direzione generale della mobilità e dei trasporti della Commissione europea (DG MOVE) nel maggio 2023.

Per confermare e integrare le informazioni ottenute oralmente, Gwendoline Delbos-Corfield ha inviato a CINEA e alla DG MOVE due lettere contenenti domande scritte sul progetto della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino.

Di seguito sono riportate le domande poste e le risposte congiunte date a Gwendoline Delbos-Corfield dalla DG MOVE e da CINEA. Queste risposte *"non costituiscono la posizione ufficiale della Commissione, ma piuttosto informazioni condivise informalmente dai servizi della Commissione"*.

1. Qual è il ruolo della DG MOVE/CINEA nell'avanzamento e nella gestione del progetto di una nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino? Come supervisionate l'avanzamento e la gestione del progetto?

La Commissione europea coordina il completamento della rete TEN-T con particolare attenzione ai corridoi della rete centrale. Il coordinatore europeo per il corridoio mediterraneo della rete Mediterraneo partecipa alle riunioni della Commissione intergovernativa Lione-Torino (CIG), mantiene i contatti con i Ministeri responsabili dell'attuazione del progetto in Francia e in Italia. La Commissione europea partecipa come osservatore ai Consigli di Amministrazione di TELT per monitorare i progressi nell'attuazione del progetto. Inoltre, mantiene contatti regolari con CINEA e discute il profilo di spesa delle sovvenzioni applicabili.

CINEA è responsabile dei seguenti compiti:

- Selezione per il finanziamento delle migliori proposte secondo i principi di trasparenza, obiettività e parità di trattamento, obiettività e parità di trattamento.
- Monitoraggio attento del portafoglio progetti, compresa la mitigazione dei rischi potenziali.
- Diffusione dei risultati dei progetti, delle storie di successo e delle opportunità di finanziamento.
- Identificazione di potenziali sinergie tra settori e programmi.
- Feedback alla politica attraverso la fornitura di informazioni tempestive e complete ai servizi della Commissione a sostegno della loro politica.

2. Il CEF è l'unica piattaforma europea per i finanziamenti europei dei progetti? Esistono altre risorse europee per il finanziamento del Corridoio mediterraneo e per il progetto di una nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino?

Anche altri fondi europei, come il Fondo europeo di sviluppo regionale o il Il dispositivo per la ripresa e la resilienza, possono essere utilizzati per cofinanziare le infrastrutture di trasporto ferroviario tra Lione e Torino. Spetta agli Stati membri decidere come programmare e quale fondo europeo utilizzare per le diverse priorità.

3. La DG MOVE partecipa alle discussioni sulla scelta delle linee di accesso al tunnel del progetto della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino e in che misura? La DG MOVE è coinvolta in un modo o nell'altro con i governi francese e italiano?

Sì, la Commissione europea partecipa alle riunioni della CIG e ha contatti con entrambi i Ministri/Ministeri. La Commissione esamina la conformità degli accessi agli standard del Regolamento TEN-T. La decisione sull'allineamento esatto e definitivo spetta a ciascuno Stato membro.

4. La CINEA ha voce in capitolo nella scelta degli accessi, nel loro tracciato e nel loro finanziamento?

No, la decisione spetta agli Stati Membri.

5. Potreste spiegare in modo più chiaro come si sviluppa la perizia del progetto? Come vengono selezionati gli esperti e in base a quali criteri? Come viene garantita la loro indipendenza?

I progetti presentati dagli Stati membri per il cofinanziamento CEF vengono prima valutati da esperti esterni indipendenti. Le proposte che soddisfano i criteri di ammissibilità e i requisiti formali specificati per un bando vengono valutate sulla base dei criteri definiti nel programma di lavoro e nei testi dei bandi.

CINEA fornisce indicazioni su come valutare ogni singolo criterio. La Commissione europea prepara un elenco di proposte raccomandate per il finanziamento sulla base della valutazione degli esperti esterni. I candidati selezionati vengono invitati dall'Agenzia a preparare e firmare le singole convenzioni di sovvenzione.

CINEA gestisce un database di esperti disposti a valutare i progetti. Per ogni bando, CINEA seleziona un gruppo di esperti. Gli esperti vengono scelti in base alla loro esperienza professionale, ma l'obiettivo è anche quello di garantire il rispetto di ulteriori criteri, come un adeguato equilibrio geografico e di genere. Prima di assegnare i progetti ai singoli esperti, CINEA valuta le informazioni presentate dall'esperto e in particolare il suo CV per verificare che non vi siano conflitti di interesse evidenti. Gli esperti devono firmare una dichiarazione di assenza di conflitto di interessi.

Ulteriori informazioni sono disponibili al seguente sito web: [Application and evaluation process \(europa.eu\)](http://Application and evaluation process (europa.eu)).

6. Qual è la griglia di analisi degli esperti? Quali sono i loro diversi criteri di analisi?

Oltre a verificare l'ammissibilità e l'idoneità, la fattibilità finanziaria e l'analisi costi-benefici, gli esperti valutano ogni proposta in base a 5 criteri: priorità e urgenza, maturità, qualità, impatto, effetto catalizzatore.

7. In che misura le questioni ambientali vengono prese in considerazione nell'analisi del progetto?

Ogni progetto presentato per il cofinanziamento del CEF deve essere preceduto da una pianificazione meticolosa che comprende studi di fattibilità, procedure di autorizzazione, valutazioni ambientali in linea con la legislazione UE e nazionale applicabile, consultazioni pubbliche.

8. La DG MOVE/CINEA può rifiutare il finanziamento di un progetto con un forte impatto CO₂ o sull'ambiente?

Sì.

9. Siamo stati allertati in merito a molteplici attacchi alla risorsa acqua. Ritenete che il vostro ruolo sia quello di verificare questo tipo di ripercussioni sul territorio?

No, è compito delle autorità nazionali competenti garantire che i progetti siano realizzati in conformità ai permessi e alle autorizzazioni rilasciati.

10. Ritenete che il vostro ruolo sia quello di valutare la fattibilità del progetto?

Nell'ambito del dossier di candidatura, i richiedenti devono presentare dati e analisi socio-economiche che dimostrino la fattibilità economica del progetto. Queste informazioni vengono utilizzate durante il processo di valutazione dei progetti.

11. Poiché il costo del progetto continua a crescere, DG MOVE si è posta il problema del suo elevato costo?

Il costo reale di un progetto non può basarsi su uno studio di progettazione iniziale o su un mero progetto politico.

Solo dopo la valutazione di tutti gli impatti ambientali, l'esecuzione di studi di progettazione dettagliati, l'analisi dei rischi e il calcolo dei costi che ne derivano, è possibile stabilire cifre affidabili, in modo che il progetto in questione abbia una cifra stabilita e solida che possa essere utilizzata per il confronto durante le diverse fasi del progetto.

Spesso vengono integrate modifiche dell'ambito, ad esempio su esplicita richiesta della popolazione e delle autorità locali.

Una volta completati gli studi di progettazione, il costo del tunnel è stato valutato da un revisore indipendente in 8,3 miliardi di euro (certificato nel 2012). Ovviamente, questo importo deve essere adeguato in base all'aumento generale del livello dei prezzi. L'ultimo costo stimato e certificato per la costruzione della sezione transfrontaliera, compreso il tunnel di base, è di 9,630 miliardi di euro.

12. CINEA può rifiutare il finanziamento di un progetto troppo costoso?

Sì, in base al giudizio di esperti indipendenti e all'intero processo di valutazione delle proposte presentate.

13. Qui controlla la buona gestione e il buon utilizzo dei fondi europei attribuiti?

La Commissione europea ha delegato questo compito all'Agenzia esecutiva europea per il clima, le infrastrutture e l'ambiente (CINEA).

14. Qual è il budget totale del CEF per il periodo 2021-2027?

Il CEF 2021-2027 mira a sostenere gli investimenti in progetti chiave nei settori delle infrastrutture di trasporto, digitali ed energetiche, con un budget complessivo di 33,71 miliardi di euro. I budget per ciascun settore sono:

- trasporti: 25,81 miliardi di euro (compresi 11,29 miliardi di euro per i Paesi della coesione)
- energia: 5,84 miliardi di euro
- digitale: 2,07 miliardi di euro

15. Cosa rimane della dotazione 2021-2027?

Dei 25,81 miliardi di euro stanziati per i trasporti, circa 11 miliardi di euro sono già stati assegnati attraverso 2 bandi CEF.

16. Quale è il costo stimato del progetto di una nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino? La DG MOVE e CINEA possiedono una stima attuale dei costi che tenga conto dell'aumento dei costi dei materiali di costruzione e dell'inflazione?

Per quanto riguarda le linee di accesso, la DG MOVE è a conoscenza delle seguenti cifre:

L'ultimo costo stimato e certificato per la costruzione della sezione transfrontaliera, compreso il tunnel di base, è di 9,630 miliardi di euro.

In **Francia**, i costi delle linee di accesso dipenderanno dall'esatto allineamento e dalle caratteristiche tecniche della futura linea ferroviaria basata sulla DUP (Dichiarazione di Utilità Pubblica) esistente. Si possono fornire le seguenti stime.

- scenario "dominante merci": 4,8 miliardi di euro
- scenario "merci grande sagoma": 6,7 miliardi di euro
- scenario "misto": € 5 miliardi

Italia

- Bussoleno-Avigliana ammodernamento della linea storica: € 200 milioni.
- nuova linea Avigliana-Orbassano (compresa la stazione merci nella RRT): € 1,7 miliardi.

17. Dato che né la Francia né l'Italia sono Stati che beneficiano delle politiche di coesione, qual è l'importo massimo che il progetto può richiedere dalla dotazione del CEF?

Non c'è un importo predefinito per progetto, poiché il CEF è gestito sulla base di bandi competitivi.

18. Quali altri progetti sono ammissibili al programma di finanziamento CEF?

I progetti situati sulla rete centrale e globale della TEN-T sono ammissibili al cofinanziamento del CEF purché soddisfino i criteri del bando CEF, pubblicato da CINEA.

Sul sito web seguente sono disponibili tutte le informazioni relative all'ammissibilità per l'ultimo bando CEF 2022: 2022 CEF Transport Call (europa.eu)

19. L'Ucraina è associata al Meccanismo per l'interconnessione in Europa (CEF). A seguito della firma, il 6 giugno 2023, dell'accordo di associazione dell'Ucraina al programma di finanziamento CEF, il valore della dotazione totale del CEF sarà rivalutato?

La possibilità di associazione di Paesi terzi al programma CEF è prevista dall'articolo 5 del Regolamento CEF (Regolamento 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio). Sulla base del trattato di associazione che prevede la partecipazione dell'Ucraina ai programmi dell'UE (Protocollo III), l'Ucraina ha richiesto l'associazione nel 2022 e il relativo accordo è stato firmato nel giugno 2023. Di norma, il bilancio di un programma dell'UE non viene rivalutato nel contesto dell'associazione di Paesi terzi a un programma dell'UE. Per quanto riguarda il programma CEF, è importante notare che la portata delle azioni ammissibili in relazione ai Paesi terzi o sul territorio dei Paesi terzi è significativamente limitata rispetto alle azioni ammissibili negli Stati membri.

20. Qual è lo stato dei finanziamenti europei per il progetto?

Per quanto riguarda il tunnel di base:

- Tra il 2007-2013: Finanziamenti UE per studi e lavori preparatori sulla sezione internazionale. Costi totali 489 milioni di euro, con un finanziamento finale dell'UE di 235 milioni di euro.
- Nel 2014, prima sovvenzione CEF per la costruzione della sezione internazionale (tunnel di base). Costo totale stimato del Grant Agreement 1.915 milioni con 813 milioni di contributo CEF.

Per quanto riguarda le linee di accesso, sono in corso i seguenti progetti:

- CEF 1
 - 2019-FR-TM-0255-S-Studi per la realizzazione degli accessi francesi al tunnel Lione-Torino
- CEF 2
 - 21-IT-TG-PFD-AviO - Accesso al tunnel di base Lione-Torino: Progetti preliminari e definitivi della linea Avigliana-Orbassano
 - 22-EU-TG-RE-AVIBUS-TELT-2 - Accesso al tunnel di base Lione-Torino: Potenziamento della linea ferroviaria storica Bussoleno - Avigliana (Convenzione di sovvenzione non ancora firmata).

21. Può confermare questi importi? Potete confermare che né la Francia né l'Italia hanno risposto ai due bandi per i finanziamenti 2021/2022 e 2022/2023? La Francia e l'Italia hanno presentato domande per l'attuale bando?

Gli accordi di sovvenzione CEF2 relativi alla sezione Lione-Torino sono elencati sopra. Il prossimo invito a presentare proposte per il trasporto generale CEF sarà aperto a fine settembre 2023.

22. Quali sono le prospettive di finanziamento europeo per il progetto e con quale scadenza?

Prima della presentazione di una proposta di progetto da parte di Francia e Italia e di una valutazione indipendente della proposta, la DG MOVE non è in grado di rispondere a questa domanda.

23. Con le prospettive di finanziamento e per un budget stimato di (??), il progetto della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino può ottenere i finanziamenti necessari prima del 2030 (data di consegna teorica)?

Sì. La costruzione della tratta internazionale si basa su 4 trattati e 3 accordi binazionali tra Francia e Italia. Il finanziamento deve essere garantito da entrambi gli Stati con il supporto dei fondi dell'UE.

24. Allo stato attuale dei finanziamenti concessi e disponibili, i lavori per il progetto della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino dovranno attendere almeno fino al 2029, quando saranno disponibili i fondi del prossimo Quadro finanziario pluriennale 2028-2034?

Per quanto riguarda le linee di accesso francesi, la risposta è sì. La costruzione vera e propria deve essere preceduta da uno studio preparatorio dettagliato, dalla decisione sull'allineamento e sulle caratteristiche tecniche della futura linea, in conformità con il regolamento TEN-T. I lavori inizieranno nella prospettiva del prossimo bilancio pluriennale.

25. Qual è il tasso di cofinanziamento europeo per la nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino? Quali sono i dettagli del cofinanziamento per ogni sezione del progetto? Qual è l'importo e la percentuale a carico dell'UE?

Il tasso di cofinanziamento dell'attuale convenzione di sovvenzione è del 50% per le attività da 1 a 5 (studi) e del 40% per tutte le altre attività (lavori).

26. Confermate la possibilità di un cofinanziamento europeo della sezione transfrontaliera al 55%? A quali condizioni?

Il CEF può fornire fino al 50% per i progetti definiti transfrontalieri. È previsto anche un premio del 5% per i progetti gestiti da enti binazionali come TELT. Il contributo finale del CEF dipende comunque dal budget disponibile (per bando) e dal numero di proposte presentate.

27. Come saranno finanziati gli accessi francesi e italiani alla nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino?

Da Francia, Italia e fondi europei come il CEF, a seconda delle proposte di cofinanziamento presentate da Francia e Italia e della loro eventuale selezione da parte della Commissione europea.

28. Se i lavori per la nuova linea tra Lione e Torino vengono interrotti, l'UE potrebbe finanziare i lavori di ammodernamento della linea esistente attraverso il programma di finanziamento CEF?

No.

Parlamento europeo
60 rue Wiertz – ASP 08G209
B-1047 Bruxelles
gwendoline.delbos-corfield@europarl.europa.eu

