Mentre in Italia imperversa il dibattito sul destino della Torino – Lione, da Bruxelles arrivano novità che potrebbero
aumentare gli elementi positivi
a favore del completamento dell'opera.

A inizio mese, infatti, il Parlamento europeo ha raggiunto un **accordo preliminare** con il Consiglio sulla "
Connecting Europe Facility
" (il Meccanismo per collegare l'Europa) per il periodo 2021-2027.

Si tratta dello **strumento finanziario** del bilancio europeo per la realizzazione di **grandi progetti infrastrutturali**
nei settori di
trasporti
,
energia
e

digitale
, incluse le reti Ten-t di cui
fanno parte la Tav Torino-Lione e il tunnel del Brennero.

Obiettivo del nuovo programma è sviluppare e **modernizzare le reti transeuropee** nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni, favorendo la creazione di infrastrutture per una mobilità "sicura e pulita".

Prioritari in questo senso verrà data ai **trasporti sostenibili**, "amici dell'ambiente", come le ferrovie.

Le soluzioni per una mobilità pulita, come la mobilità elettrica, richiedono una stretta integrazione tra i settori dei trasporti e dell'energia. Perciò nella nuova programmazione il Meccanismo per collegare l'Europa investirà per integrare i settori dei trasporti, dell'energia e del digitale per accelerare così la **decarbonizzazione** e la **digitalizzazione** dell'economia.

Secondo la proposta della Commissione, la dotazione finanziaria per l'attuazione del programma è pari a 42,2 miliardi di euro. 10 miliardi di euro in più rispetto al programma attuale.

Tale importo è così ripartito: a sostegno di investimenti nelle reti infrastrutturali europee per i settori dei trasporti (12,8 miliardi di euro, a cui se ne aggiungono 11,3 miliardi di euro stanziati nel fondo di coesione e 6,5 miliardi di euro stanziati nel bilancio per la sicurezza e la difesa, da utilizzare nell'ambito del Cef), dell'energia (8,7 miliardi di euro) e del digitale (3 miliardi di euro).

Nel **settore dei trasporti**, il **budget** di oltre **30,6 miliardi di euro** punta a contribuire innanzitutto allo sviluppo di progetti di interesse europeo per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura.

Questi progetti includono evidentemente anche i progetti Ten-t, finalizzati a creare reti di trasporto di **interesse europeo** integrate, per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione.

Per il periodo 2014-2020 questi progetti sono stati cofinanziati attingendo a 23,5 miliardi dal bilancio europeo. Risorse di cui hanno beneficiato anche la Tav e il Tunnel del Brennero.

In base all'accordo preliminare tra Parlamento e Consiglio, il Meccanismo per collegare l'Europa post 2020 continuerà ad accelerare gli **investimenti nel campo delle Ten-t**. Il 60% delle risorse dovrebbe essere destinato al completamento dei network, mentre il 40 per cento dei fondi dovrà essere usato per modernizzarle.

La buona notizia è che secondo la proposta della Commissione europea, così come approvata dal Parlamento e dal Consiglio, il cofinanziamento europeo per la realizzazione di progetti transfrontalieri dovrebbe aumentare dal 40 al 50 per cento nella prossima programmazione.

Le nuove norme consentiranno quindi ai Paesi in regola con i bandi di chiedere alla Ue un contributo più alto dal 2021. In questo modo abbiamo voluto mandare un messaggio chiaro sulla **necessita di proseguire con le grandi opere** della rete Ten-t.

Va da sé che se l'Italia si ritirasse dalla Torino – Lione in modo unilaterale, non sarebbe eleggibile per beneficiare dei nuovi contributi. L'accordo raggiunto tra Parlamento Ue e Consiglio è, come già detto, preliminare. Ora deve essere approvato dalle singole istituzioni. Noi come Parlamento abbiamo chiesto che i **fond i a disposizioni dei trasporti** (senza tenere conto di quelli stanziati nel fondo di coesione e di quelli stanziati nel bilancio per la sicurezza e la difesa) siano

20 miliardi
e non 12,8 miliardi, come proposto invece dalla Commissione.

Questi aspetti di bilancio dovranno in ogni caso essere soggetti all'intesa complessiva sulle nuove prospettive finanziarie 2021-2027 tuttora in fase di negoziato.

Il negoziato sul bilancio dell'Ue dovrebbe infatti chiudersi entro fine 2020. A completare il lavoro cominciato sarà quindi il **nuovo Parlamento**. La posta in gioco è alta: l'obiettivo è di permettere all'Unione di completare la sua rete di trasporto principale entro
il 2030.

Questa costituisce la spina dorsale del mercato unico e, una volta completata, renderà ancora più facile il movimento delle persone e lo scambio delle merci attraverso il continente.

Articolo dell'On. Herbert Dorfmann tratto dal TN 2/2019 anno XXI

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata