

E' una stroncatura totale: il Tav Torino-Lione è antieconomico, non sarà ultimato nel 2030, l'inquinamento prodotto per la costruzione supera i benefici ambientali dell'opera, i cui costi sono lievitati enormemente negli anni così come i ritardi che da soli giustificano il dirottamento dei fondi Ue.

Estratti dal documento della Corte dei Conti UE

“Relazione speciale: Infrastrutture di trasporto dell’UE: per realizzare in tempo gli effetti di rete, è necessaria una maggiore velocità di attuazione dei megaprogetti”

(adottata a Lussemburgo, nella riunione del 25 marzo 2020)

La Corte ha sottoposto ad audit la gestione, da parte della Commissione, di otto megaprogetti di trasporto transfrontalieri in 13 Stati membri dell’UE. Si tratta di importanti anelli mancanti ai fini del collegamento delle reti nazionali e della creazione di corridoi europei di trasporto senza soluzione di continuità. Il costo totale delle IFT selezionate era stimato pari a 54,0 miliardi di euro; l’importo erogato fino ad ora dall’UE è di 3,4 miliardi di euro. **La Corte ha constatato che la rete centrale verosimilmente non sarà operativa entro il 2030, come invece pianificato nel 2013.**

I ritardi nella costruzione e nella messa in esercizio di questi megaprogetti mettono a rischio l’efficace funzionamento di cinque dei nove corridoi TEN-T. La Corte ha riscontrato esempi di pianificazione scadente e di attuazione inefficiente. Il controllo operato dalla Commissione¹ sul completamento della rete nei tempi previsti presenta debolezze ed è distante, ma la Commissione dispone di uno strumento dal quale si può partire per migliorare la performance. Al fine di rendere più sana la gestione finanziaria di detti investimenti infrastrutturali dell’ordine di molti miliardi di euro, la Corte formula una serie di raccomandazioni volte a facilitare la loro pianificazione, gestione e supervisione a lungo termine. Relazione speciale della Corte dei conti europea presentata in virtù dell’articolo 287, paragrafo 4, secondo comma, del TFUE.

.....

È probabile che sei delle otto IFT selezionate, insieme alle relative infrastrutture di collegamento, non saranno in grado di funzionare a pieno regime entro il 2030.

.....

È probabile che anche un’altra IFT (il collegamento Lione-Torino) non sarà pronta entro il 2030, come al momento previsto, poiché il termine ultimo attuale per il completamento è il dicembre 2029; ciò lascia solo un piccolo margine per potenziali ritardi, mentre l’azione cofinanziata dall’UE per questa IFT aveva già subito ritardi di attuazione dopo che era stato fissato il termine ultimo.

[Torino-Lione: rischio considerato medio/elevato – vedi tabella 2 - ndr]

Tabella 2 – Valutazione, da parte della Corte, dello stato di avanzamento delle IFT selezionate

N.	Infrastruttura-faro nel settore dei trasporti	Paese	IFT operativa entro il 2030?	IFT, comprese le infrastrutture di collegamento, funzionante a pieno regime entro il 2030?	Requisiti della TEN-T soddisfatti entro il 2030 dall'IFT e dalle infrastrutture di collegamento?
1	Rail Baltica	EE, LT, LV			
2	Lione-Torino	FR			
		IT			
		AT			
3	Galleria di base del Brennero	DE	Solo linee di accesso		
		IT			
4	Collegamento fisso Fehmarn Belt	DE			
		DK			
5	Basque Y / GPSO	ES			
		FR			
6	Canal Seine Nord Europe	FR			IFT non ferroviaria
7	Autostrada A1	RO			IFT non ferroviaria
8	Linea ferroviaria E59	PL			
Legenda:				Rischio basso	
				Rischio medio	
				Rischio elevato	

Fonte: valutazione della Corte.

1 Si intende la “Commissione UE” organo esecutivo (Governo) comunitario

.....

Ritardi lunghissimi mettono a rischio l'efficienza del cofinanziamento dell'UE

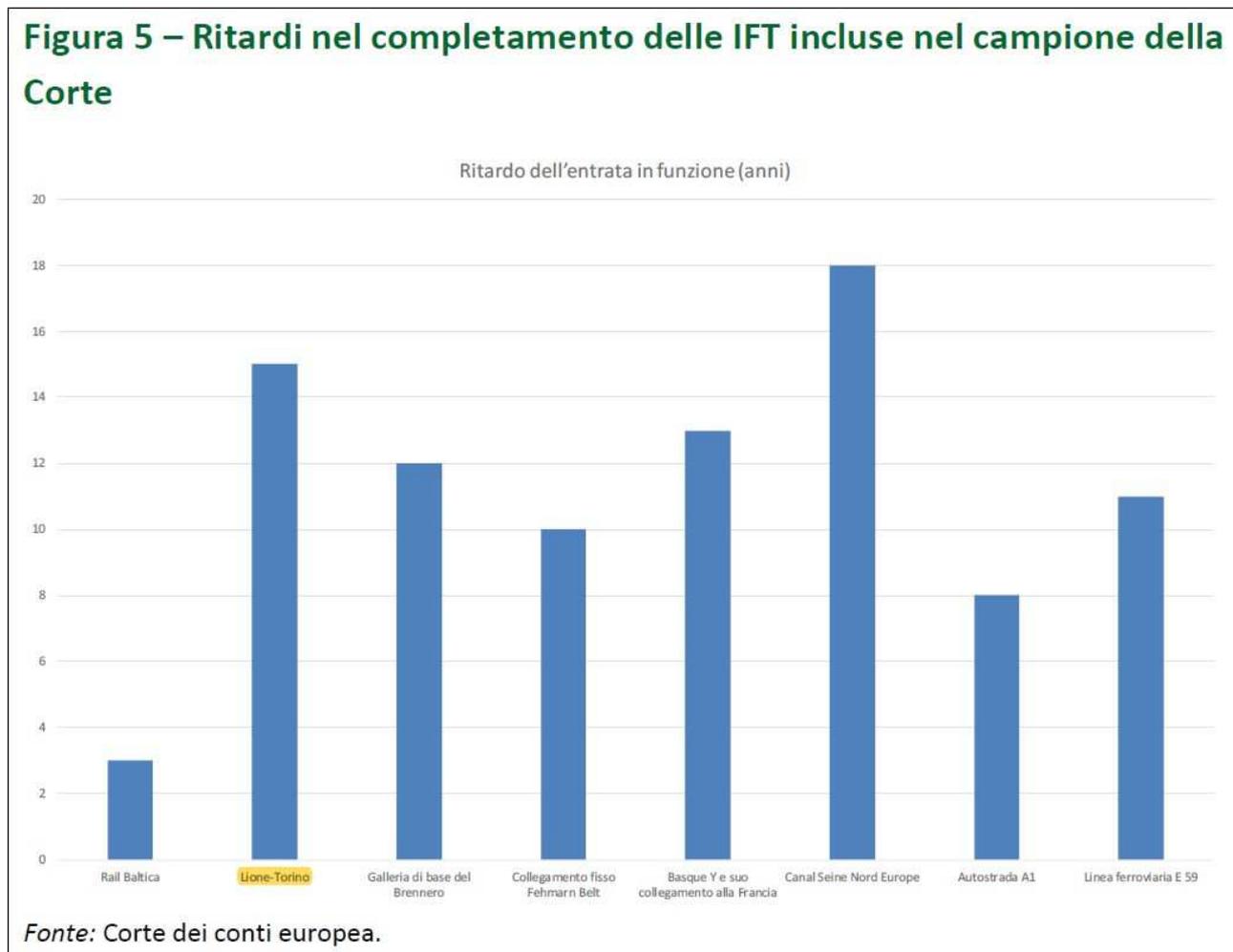
.....

Il ritardo medio concernente il principale elemento costruttivo di ogni IFT è di 11 anni. Il *Canal Seine Nord Europe* (in ritardo già di 18 anni), parte dell'IFT Senna-Schelda, il **collegamento Lione-Torino (15 anni di ritardo)**, la Basque Y (13 anni di ritardo) e la galleria di base del Brennero (12 anni di ritardo) sono risultati i casi peggiori

.....

Se si tiene conto anche delle date di completamento delle infrastrutture di collegamento necessarie affinché le IFT ferroviarie possano funzionare a pieno regime, questi ritardi sono molto più lunghi.

[Torino-Lione: ritardo stimato in 15 anni – vedi figura 5 - ndr]



.....

La Commissione non ha valutato in modo critico la sostenibilità e i costi a lungo termine delle IFT.

.....

La Commissione non dispone di modelli né di specifiche procedure di raccolta dei dati per valutare in modo indipendente il potenziale traffico passeggeri e merci che utilizzerà le IFT prima di impegnare fondi UE per cofinanziarle. Inoltre, nel fornire un sostegno finanziario UE alle IFT, la Commissione non ha messo in dubbio i dettagli di futuri standard di costruzione rispetto ai potenziali flussi di traffico.

.....
Quando si costruiscono le IFT, vi sono incrementi di costo e spesso troppa burocrazia a livello nazionale

Nel corso del tempo, spesso intervengono modifiche alla progettazione e alla portata delle IFT. Dette modifiche comportano incrementi dei costi che, nel più lungo periodo, potrebbero incidere negativamente sul bilancio dell'UE.

[Torino-Lione: incremento costi = + 85% già al 2019 – vedi tabella - ndr]

Infrastruttura-faro nel settore dei trasporti	Stima originaria (milioni di euro)	Stima più recente (milioni di euro)	Incremento (milioni di euro)	Incremento percentuale
Rail Baltica	4 648	7 000*	2 352	51 %
Lione-Torino	5 203	9 630	4 427	85 %
Galleria di base del Brennero	5 972	8 492	2 520	42 %
Collegamento fisso Fehmarn Belt	5 016	7 711	2 695	54 %
Basque Y e suo collegamento alla Francia	4 675	6 500	1 825	39 %
Collegamento Senna-Schelda**	1 662	4 969	3 307	199 %
Autostrada A1	7 244	7 324	80	1 %
Linea ferroviaria E59	2 113	2 160	48	2 %
TOTALE			17 253	47 %

* I costi includono gli accantonamenti per rischi di futuri aumenti di costo, così come individuati dagli auditor. I costi ufficialmente dichiarati ammonterebbero, sinora, a 5,8 miliardi di euro.

** Le cifre si riferiscono unicamente alla principale componente del collegamento Senna-Schelda (il Canal Seine Nord Europe).

Fonte: Corte dei conti europea.

.....
Debolezze nel processo di analisi costi-benefici incidono sulla qualità del processo decisionale

.....
Per il collegamento Lione-Torino, dopo sette precedenti analisi costi-benefici congiunte con esiti positivi (ad esempio, nel 2010 compresi tra 12 e 15 miliardi di euro), **il ministero delle Infrastrutture italiano ha proceduto a valutarne nuovamente i meriti nel 2018. Tale nuova valutazione non è mai stata convalidata dalla Francia e la Commissione non è stata consultata.** Le conclusioni di detta nuova valutazione sono state che, sulla base di una nuova analisi socio-economica, il valore attuale netto dell'investimento si colloca in un intervallo compreso tra i -6,1 miliardi di euro e i -6,9 miliardi di euro; **in altre parole, ancora una volta, i costi per la società sarebbero molto più alti dei benefici derivanti dalla costruzione.**

.....
[Quanto ai benefici ambientali – per la Torino-Lione possono volerci 50 anni per compensare la CO2 della costruzione - ndr]

In aggiunta, i vantaggi ambientali apportati dalle IFT in termini di emissioni di CO2 devono tener conto degli effetti negativi della costruzione, e degli effetti positivi a lungo termine dell'operatività, una volta ultimata l'infrastruttura. In realtà, la costruzione di nuove grandi infrastrutture di trasporto è una fonte rilevante di emissioni di CO2, mentre i vantaggi ambientali dipendono dal volume di traffico effettivamente trasferito da altri modi di trasporto più inquinanti. Visto che il trasferimento modale è stato molto limitato in Europa negli ultimi 20 anni, vi è un forte rischio che gli effetti positivi multimodali di molte IFT siano sovrastimati. Ad esempio, nel 2012 il gestore dell'infrastruttura francese ha stimato che la costruzione del collegamento transfrontaliero Lione-Torino, insieme alle relative linee di accesso, avrebbe generato 10 milioni di tonnellate di emissioni di CO2. Secondo le sue stime, l'IFT non produrrà un beneficio netto in termini di emissioni di CO2 prima di 25 anni dopo l'inizio dei lavori. Invece, sulla base delle medesime previsioni di traffico, gli esperti consultati dalla Corte hanno concluso che le emissioni di CO2 verranno compensate solo 25 anni dopo l'entrata in servizio dell'infrastruttura. Per di più, quella previsione dipende dai livelli di traffico: se i livelli di traffico raggiungono solo la metà del livello previsto, occorreranno 50 anni dall'entrata in servizio dell'infrastruttura prima che le emissioni di CO2 prodotte dalla sua costruzione siano compensate.