

L'Ordine del Giorno (23 favorevoli e 9 contrari)

http://www.comune.torino.it/consiglio/prg/web/scheda_atto.php?c_argomento=S202001464

Meccanografico S-2020-01464 /002

Oggetto "LA CORTE DEI CONTI EUROPEA DENUA IL RE" PRESENTATA IN DATA 1 LUGLIO 2020 - PRIMO FIRMATARIO MALANCA.

Presentazione MALANCA, CARRETTO, VERSACI, RUSSI, FORNARI, CARLEVARIS, BUCCOLO, IMBESI, SICARI, AZZARÀ, GIACOSA, NAPOLITANO, TEVERE, FERRERO, GIOVARA, SGANGA, ALBANO, MENSIO,

Consiglio Comunale 2020 01464/002

CITTÀ DI TORINO

PROPOSTA DI ORDINE DEL GIORNO

OGGETTO: "LA CORTE DEI CONTI EUROPEA DENUA IL RE"

PRESENTATA IN DATA 1 LUGLIO 2020 - PRIMO FIRMATARIO MALANCA

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

- il 18 settembre 1989, presso la sede della Fondazione Agnelli si tenne un convegno, promosso da Tecnocity (Fiat, Olivetti, STET, Unione Industriali Torino) in cui, dopo le proposte del Governo francese di estendere il TGV al territorio italiano, si iniziò a parlare di Alta Velocità, per "non rischiare di farsi tagliare fuori dalla Nuova Europa".

Allora si sosteneva che "l'offerta per passeggeri, e soprattutto merci, verso la Francia non è più sufficiente", "Di qui al Duemila è previsto un raddoppio". E i soldi? Secondo il San Paolo di Torino "non sono il vero problema". E il Ministro dei Trasporti dell'epoca, Bernini, diceva che "sarebbe folle rimanere emarginati dalla rete ferroviaria europea".

Sono passati più di trent'anni. Abbiamo visto transizioni epocali, dalla moneta unica europea, alla globalizzazione dei mercati, al trasferimento delle produzioni verso i Paesi asiatici, alla terziarizzazione dell'economia locale, alle migrazioni di massa, all'esplosione della rete globale e del commercio elettronico, alla connessione individuale permanente, all'emergenza climatica, e da ultimo alla pandemia e al distanziamento sociale;

- dal 2012, il Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, che regola anche la composizione, le funzioni ed i compiti della Corte dei Conti Europea, revisore esterno indipendente dall'Unione Europea, all'articolo 287 recita:

- la Corte dei Conti esamina i conti di tutte le entrate e le spese dell'Unione. Esamina del pari i conti di tutte le entrate e le spese di ogni organo o organismo creato dall'unione, nella misura in cui l'atto costitutivo non escluda tale esame ...;

- la Corte dei Conti controlla la legittimità e la regolarità delle entrate e delle spese ed accerta la sana gestione finanziaria ...;

- la Corte dei Conti può inoltre presentare in ogni momento le sue osservazioni su problemi particolari sotto forma, tra l'altro, di relazioni speciali e dare pareri su richiesta di una delle altre istituzioni dell'Unione.

La Corte dei Conti Europea è libera di decidere su:

- cosa sottoporre a verifica;

- le modalità con cui effettuarla;

- la forma e i tempi con cui presentarne i risultati.

Tra i suoi compiti precipui c'è il controllo di gestione, nel quale verifica che i fondi dell'Unione Europea conseguano gli obiettivi con la minore spesa possibile e nel modo più economico;

PRESO ATTO CHE

- il 16 giugno 2020 la Corte dei Conti Europea ha pubblicato, in seguito ad una richiesta del Parlamento Europeo del 2017, una nuova relazione di valutazione degli otto megaprogetti (costo superiore al miliardo di Euro ciascuno) di trasporto transfrontalieri cofinanziati dall'Unione Europea;
- il Parlamento Europeo era addivenuto alla richiesta in quanto preoccupato dalla mancanza di trasparenza e dalla poca responsabilità economica nella concessione dei finanziamenti;
- tra le otto infrastrutture c'è anche la nuova linea prevista tra Torino e Lione;

RILEVATO CHE

- al punto 09 si sostiene che la Corte aveva già fatto riferimento all'urgente necessità di rivedere il regolamento TEN-T per renderlo più realistico;
- al punto 13 la Corte sostiene l'alta probabilità che il collegamento Lione-Torino non sarà pronto entro il 2030, come al momento previsto, visti anche i ritardi di attuazione subiti oltre il termine ultimo dell'azione già cofinanziata;
- nel riquadro 2, dal titolo "Notevoli differenze tra i livelli di traffico effettivi e quelli previsti", si evidenzia come la più recente previsione di traffico merci sulla linea per il 2035 sia di 24 milioni di tonnellate, pari a 8 volte l'attuale. E che, mentre il traffico complessivo tra Francia ed Italia (ferro e gomma) sia di 44 milioni di tonnellate, appare non realistica l'ipotesi di uno spostamento del genere senza un'altra importante serie di misure ad oggi nemmeno ipotizzate;
- al punto 38, si sostiene che esiste il forte rischio che gli effetti positivi multimodali siano sovrastimati, proprio per la scarsa diversione modale degli ultimi 20 anni. In particolare per la linea Lione-Torino, con i livelli di traffico realisticamente ipotizzabili, occorreranno 50 anni dall'entrata in servizio (difficilmente per il 2030) dell'infrastruttura prima di una "compensazione", non di vantaggi. Il tutto quindi sposta possibili vantaggi ambientali significativi dell'opera praticamente nel prossimo secolo, mentre nel nostro secolo avremo solo gli effetti negativi;
- al punto 60 la relazione evidenzia che nel caso di ritardi significativi nella realizzazione dell'opera, cospicui importi di fondi dell'Unione Europea stanziati avrebbero potuto essere usati per finanziare altri progetti infrastrutturali più maturi. Reputiamo che non serva un grosso sforzo di fantasia per vederne nel nostro Paese;
- al punto 68, la Corte dei Conti Europea rileva che la Commissione Europea 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 infrastrutture prima di impegnare fondi dell'Unione Europea per cofinanziarle. Allo stesso punto, come poi ripreso più avanti nell'esame specifico dell'opera, si anticipa che il numero atteso dei passeggeri a regime è notevolmente inferiore al livello di sostenibilità dell'opera. Il ragionamento viene ulteriormente rafforzato al punto 81, dove si rileva che "Prima di impegnare i cofinanziamenti UE per le azioni che fanno parte di queste infrastrutture, la Commissione non ha condotto in proprio un'analisi dei bisogni indipendente dalle valutazioni operate dagli Stati membri". E ancora al punto 82, dove si fa riferimento al fatto che le analisi costi-benefici non sono state utilizzate in modo appropriato come strumento per la presa di decisioni a livello generale di IFT (infrastruttura);
- da ultimo, negli allegati 2 e 3 si evidenzia come quest'opera sia riuscita, nel giro di 7 anni, ad accumulare ritardi per 15 anni nella data ipotizzata di fine lavori, peraltro prevedibilmente non affidabile e costi che sono lievitati al doppio della cifra iniziale attualizzata;

CONSIDERATO CHE

- il 28 novembre 2019 il Parlamento Europeo ha dichiarato un'emergenza climatica e ambientale, invitando la Commissione, gli Stati membri e tutti gli attori globali, e dichiarando il proprio impegno, a intraprendere con urgenza le azioni concrete necessarie per combattere e contenere tale minaccia prima che sia troppo tardi. Nello stesso testo ha esortato la nuova Commissione ad affrontare le incoerenze delle attuali politiche dell'Unione in materia di emergenza climatica e ambientale, in particolare attraverso una profonda riforma delle sue politiche di investimento nei settori dell'agricoltura, del commercio, dei trasporti, dell'energia e delle infrastrutture;
- in quest'ottica, le emissioni di CO2 di un cantiere che possono essere compensate solo in un periodo variabile da 25 a, più facilmente, 50 anni, sono in netto contrasto con l'emergenza climatica;

- il Presidente del Consiglio dei Ministri Italiano il 23 luglio 2019 dichiarava che "non realizzare la Tav costerebbe molto più che completarla", facendo riferimento al mancato accordo con Francia e Commissione Europea sullo stop all'opera e alle promesse di maggiori apporti finanziari da parte della Commissione Europea, peraltro ancora non verificatisi;

- la crisi sanitaria provocata dalla pandemia da Coronavirus ha portato con sé una profonda crisi economica e finanziaria in Italia ed in Europa, obbligando gli Stati e le Istituzioni europee a provvedere a sostegni economici e finanziari per la popolazione e le imprese, innalzando il livello del debito e con un prodotto interno lordo in calo vertiginoso;

- è sempre più evidente la necessità di investire su opere ed infrastrutture a maggior valore aggiunto e maggiormente necessarie per le esigenze del Paese intero;

IMPEGNA

La Sindaca e la Giunta a:

1. intervenire in ogni occasione ed in ogni contesto, pubblico o privato, ricordando la situazione climatica, quella economica e i positivi effetti su entrambe che avrebbe uno stop a questa opera oggi e la ridestinazione dei fondi impegnati su un orizzonte temporale ben più breve;

2. sollecitare il Governo e i Ministeri competenti a reintraprendere un dialogo in questo senso con le autorità francesi ed europee, per chiedergli di riconsiderare le conseguenze a breve e a lungo termine dell'opera, riconsiderando i benefici inutilmente sperati in confronto ai danni certi, e l'intervallo temporale insostenibile a cui si riferisce l'opera;

3. chiedere formalmente al Governo ed alla Commissione dell'Unione Europea di utilizzare anche i fondi finora accantonati dai bilanci della Commissione e delle Nazioni coinvolte per dare un maggior supporto alle economie della popolazione, delle imprese e dei territori colpiti dalla pandemia da Coronavirus;

4. relazionare in Consiglio Comunale sugli incontri e sui colloqui intrapresi e sulle risposte ed impegni ricevuti.

Presentazione: MALANCA, CARRETTO, VERSACI, RUSSI, FORNARI, CARLEVARIS, BUCCOLO, IMBESI, SICARI, AZZARÀ, GIACOSA, NAPOLITANO, TEVERE, FERRERO, GIOVARA, SGANGA, ALBANO, MENSIO.