



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

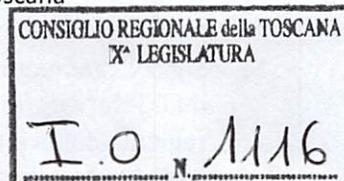


Firenze, 22 Giugno 2020

Al Presidente
Del Consiglio regionale della Toscana

INTERROGAZIONE CON RICHIESTA DI RISPOSTA ORALE

Ai sensi dell'articolo 170 del Regolamento interno



OGGETTO: Tik Tok TAV Firenze e valutazione progetto alla luce dell'attuale scenario. Riferimenti principi enucleati dalla valutazione Corte Conti UE

Il Consiglio regionale

Considerato che,

In un suo recente pronunciamento, la Corte dei Conti "boccia" (ancora) non solo o non tanto la TAV in quanto tale, ma i gravissimi ritardi – anche italiani - che hanno contribuito a farne un'opera inutile.

Al modo con cui si lasciano versare in degrado decennale strutture, palazzi, persino ospedali pubblici, abbandonati, per poi sostenere che vanno (s)venuti ai privati perché oramai non è più conveniente recuperarli, ci si aspetterebbe che – se anche il rapporto della CDC - non dice, come alcune testate hanno voluto specificare, "che l'opera è inutile, ma" – si sofferma sugli "extracosti" ¹

La "connessione 2030" della "rete transeuropea dei trasporti" prevede – fra i collegamenti (megaprogetti di trasporto, chiamati "IFT") – anche il corridoio della **Torino-Lione (TAV)**, per i cittadini e merci.

L'infrastruttura – ogni infrastruttura – viene analizzata dalla Corte, in modo comparato, in una sua relazione² nel ruolo della Commissione nella Pianificazione, delle efficienze previste, dei benefici socio economici: il risultato è che tutto va a "rileto" rispetto a quanto pianificato e gli svantaggi potrebbero essere sovrastati dagli svantaggi.

Il collegamento ferroviario TAV³ "viaggia" con 15 anni di ritardo. Il cofinanziamento EU si è trasformato in una spesa a rischio: il fatto che, non solo la TAV, ma l'intera rete come conseguenza dei ritardi (anche) della TAV non sarà pronta per il 2030, potrebbe far sì che le previsioni di traffico che hanno dato luogo al progetto stesso potrebbero "sgonfiarsi".

Se al momento attuale è sotto i 3 milioni di tonnellate di merci il trasporto sulla direttrice della TAV, anche a causa della linea inadeguata, la previsione di 24 milioni tonnellate per 2035, che ha dato lo spunto all'avvio del progetto, potrebbe non essere realizzabile. Al momento dell'entrata in funzione, l'economia potrebbe essere cambiata, potrebbero essere utilizzati nuovi corridoi, nuovi metodi, la stessa dimensione

¹ <https://www.ilfoglio.it/economia/2020/06/18/news/la-corte-dei-conti-europea-non-ha-bocciato-la-tav-torino-lione-ma-litalia-321147/?underPaywall=true>

² https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR Transport Flagship Infrastructures IT.pdf

³ <https://www.eca.europa.eu/en/PublishingImages/Podcasts/Transport megaprojects/Lyon-Turin IT.MP3>



produttiva, strozzata da anni di linee non adatte, potrebbero essersi spostate altrove. Rendendo quindi la nuova opera nata vecchia.

- 1) Sul collegamento ferroviario Lione-Torino, gli ultimi dati (2017) dell'Osservatorio permanente sui traffici stradali, ferroviari e combinati nella regione alpina indicano che meno di 3 milioni di tonnellate di merci vengono trasportate ogni anno sulla linea convenzionale esistente. Ciononostante, la più recente previsione di traffico per il 2035 è di 24 milioni di tonnellate, ossia otto volte l'attuale flusso di traffico. Questa notevole differenza può essere spiegata dall'inadeguatezza della linea convenzionale esistente e dal fatto che il traffico può utilizzare altri passi alpini. Una volta ultimato il collegamento, parte dell'attuale traffico complessivo di 44 milioni di tonnellate (insieme di traffico stradale e ferroviario) tra Francia ed Italia potrebbe potenzialmente essere spostato sul nuovo collegamento. Tuttavia, affinché tale spostamento si verifichi, dovranno essere soddisfatte condizioni complementari: eliminazione delle strozzature, costruzione di collegamenti mancanti a livello di corridoio, promozione delle condizioni del traffico multimodale per garantire traffico ferroviario interoperabile e senza soluzione di continuità.

Fonte: TFI⁴

Dopo 7 precedenti analisi costi-benfici congiunte con esiti positivi, la valutazione del 2018 effettuata dall'Italia - MIT - senza interpellare né Francia né Commissione - ha prodotto un risultato che renderebbe l'investimento un "polmone": valore attuale netto -6.9 miliardi di euro. Si tratta di una metodologia criticata dalla Corte in quanto ha punti di debolezza, ma è comunque significativa sia delle prospettive che dell'approccio attuale. Incertezza sui tempi, sulla resa, sui vantaggi. Certezza solo sui costi, al punto che la portata del megaprogetto è stata - in tal senso - rivista: costi aumentati dell'85%, per un "sistema" già finanziato dall'UE.

⁴ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_IT.pdf



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. Da allora, sono state redatte numerose contro-analisi. Queste ultime hanno evidenziato debolezze nella metodologia utilizzata per l'analisi precedente, e nella maggior parte dei casi sono giunte a cifre differenti.

Un progetto che non riscuote il consenso di chi dovrebbe utilizzarlo (molti sono stati i tentativi di coinvolgere i portatori interessi locali) e che è stato contestato – con più di 30 contenziosi – e non a torto, poiché anche gli effetti positivi ambientali potrebbero essere assai più limitati rispetto alle previsioni: se i livelli di traffico saranno il 50% dei previsti, i vantaggi si sentiranno dopo 50 anni

Quindi, in un momento in cui le stesse fonti d'inquinamento saranno possibilmente state abbattute in altro modo. *“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.”*⁵

⁵ TFI



REGIONE TOSCANA Consiglio Regionale

Non solo: il numero delle persone che andrebbero ad utilizzare l'alta velocità – calcolato come la popolazione che risiede al massimo a 60 minuti di distanza dagli “agganci” - è troppo poca per rendere sostenibile la linea.

Leggendo il quadro tracciato dalla Corte, in cui al fallimento della TAV si somma il “collasso” di “sei delle otto IFT” che difficilmente “opereranno a pieno regime entro il termine ultimo del 2030 disposto dal regolamento TEN-T. Ad esempio... per il collegamento Lione-Torino, la strategia attualmente in vigore in Francia fissa il 2023 come termine ultimo per il completamento della pianificazione delle linee di accesso nazionali, il che significa che i benefici di rete derivanti dall'IFT saranno realizzati appieno solo dopo il 2030”⁶ è chiaro come a rete rischia di trasformarsi in un binario morto, costosissimo, che finirà contro un muro. In un momento in cui l'allocatione delle risorse è fondamentale.

Non a caso, al centro della questione abbiamo la Corte dei Conti. Si tratta, prima di tutto, di decidere come spendere i pochi soldi che gli Stati – e l'Unione Europea – hanno; se sostenere le famiglie in difficoltà e le economie, direttamente, oppure finanziare un progetto mastodontico e dal futuro presumibilmente catastrofico. Ma la Corte dei Conti è anche l'anticamera delle verifiche, e delle responsabilità non solo politiche.

N.	Infrastruttura-fero 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			
3	Galleria di base del Brennero	AT			
		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.

Se le raccomandazioni della Corte si riferiscono soprattutto al ruolo svolto dalla Commissione di supervisionare la progressione dell'opera con una conoscenza insufficiente (infatti, *La Commissione, coadiuvata dai coordinatori europei ed utilizzando un sistema informativo per coordinare e sostenere la politica (il sistema “TEN-Tec”), controlla il completamento dei corridoi della rete centrale da parte degli Stati membri. Fra i compiti dei coordinatori europei rientrano i seguenti:*

- analizzare i corridoi della rete centrale;
- preparare il programma di lavoro (non vincolante) per il rispettivo corridoio;

⁶ TFI - https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_IT.pdf



- confrontarsi con decisori di alto livello e portatori d'interesse locali per facilitare l'attuazione delle IFT;
- chiedere agli Stati membri di approvare il programma di lavoro;
- indire e presiedere le riunioni del Forum del corridoio;
- pubblicare una relazione biennale sui progressi compiuti nello sviluppo e nell'attuazione della TEN-T.) al fatto che la Commissione "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 che "le analisi costi-benefici non sono state utilizzate in modo appropriato come strumento per la presa di decisioni a livello generale di IFT", il fatto che – parallelamente alla proposta di ricorrere alla "decisioni di attuazione", la Corte dei Conti chieda l'inserimento di "strumenti giuridici che possano esser fatti rispettare più agevolmente", di "valutare nuovamente la pertinenza dei requisiti tecnici della rete centrale e della rete globale" e di analisi corrette costi -benefici prima di fornire fondi UE, dove i valori devono essere parametrati - evidentemente - al quadro reale dei tempi di conclusione ed allo scenario che si presenterà allora tutto questo porta a prevedere come il ruolo e le responsabilità degli Stati saranno incrementate.

Nessun paese potrà insomma porsi in maniera passiva all'interno di un progetto, anche se già in corso d'opera: se i benefici della TAV sarebbero stati di un certo tipo (in termini di switch traffico merci e passeggeri, risparmio ambientale, etc) nell'ipotesi di conclusione nei tempi sia della TAV che di tutte le altre infrastrutture, modificando uno solo dei fattori esogeni (il mutato quadro economico, o lo slittamento della conclusione di una delle altre opere della rete) o endogeni (lo slittamento dei tempi, l'aumento dei costi, etc) ci si proietta in uno scenario futuro che impone un ricalcolo totale della convenienza a continuare. Perché la corresponsabilità dello Stato, accanto a quella della Commissione, appare in netta crescita.

Un finanziamento – risorsa scarsa - chiesto per un'opera che si sa che presenterà di per sé, e per il mondo che troverà, diverso da quello per cui fu progettata, importerà una notevole responsabilità per le Amministrazioni che prenderanno parte al proseguimento del progetto stesso, sia per la perdita in sé, che per l'allocatione errata delle risorse.

Sorvolando sull'articolo 56 del regolamento TEN-T, per cui la Commissione, in caso di significativo ritardo nell'avvio o nel completamento dei lavori attinenti alla rete centrale, può chiedere agli Stati membri interessati di spiegare le ragioni di tale ritardo e deve consultare questi ultimi al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo, e può altresì avviare procedure di infrazione e adottare atti di esecuzione, è evidente come nel caso della AV pensata agli inizi degli anni 2000 per la Regione Toscana (progetto del nodo AV di Firenze con i suoi 2 lotti) i problemi di compromissione dei riferimenti e degli obiettivi del progetto iniziale sono perlomeno analoghi, ed un'interpretazione strettamente tecnico-esecutiva dei lavori⁷ (e dei ritardi)⁸ non escluderebbe una serie di censure. L'idea di costruire un albergo per accogliere i turisti di una manifestazione che si tiene dopo un anno diventa ingiustificabile se – complice lo slittamento dei lavori o altri fattori - al momento della conclusione si prevede che la manifestazione sarà già conclusa, oppure che

7

<http://www.rfi.it/cms/v/index.jsp?vgnextoid=cf6f6bec4539f410VgnVCM1000008916f90aRCRD&vgnextchannel=32db7afea6fe5410VgnVCM1000008916f90aRCRD>

⁸ <http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/gim/av-nodo-fiorentino>



REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

coinvolgerà molti meno turisti del previsto. L'Italia è popolata di simili esempi: stavolta, però, non è sola nella responsabilità, rischiando di essere chiamata a risponderne in sede comunitaria .

La ripartenza "del 'doppio tunnel' da 7,5 chilometri sotto la città e della Foster (più volte modificata in corso d'opera fino a farla diventare un hub di interscambio con bus e pullman turistici per sopperire ai pochi passeggeri ferroviari che vi fermeranno)"⁹ deve prevedere un calcolo ben preciso dei costi e dell'efficienza dell'opera al momento in cui sarà conclusa, potendo scadere altrimenti il tutto nelle fattispecie e responsabilità sopra riportate, oltre che in un utilizzo di fonti non ottimale, fondi utilizzabili in altro modo.

INTERROGA PER SAPERE

Alla luce di quanto sopra, e per quanto di sua competenza, in che modo intende agire in Conferenza Stato-Regioni perché la ripartenza del sistema AV fiorentino preveda un calcolo ben preciso dei costi e dell'efficienza dell'opera al momento in cui sarà conclusa, per evitare il rischio di scadere nelle fattispecie e responsabilità sopra nei considerata riportate, oltre che in un utilizzo di fonti non ottimale, fondi utilizzabili in altro modo.

Il consigliere regionale

Andrea Quartini

⁹ <https://www.firenzetoday.it/cronaca/ripartenza-cantieri-tunnel-tav-stazione-foster.html>