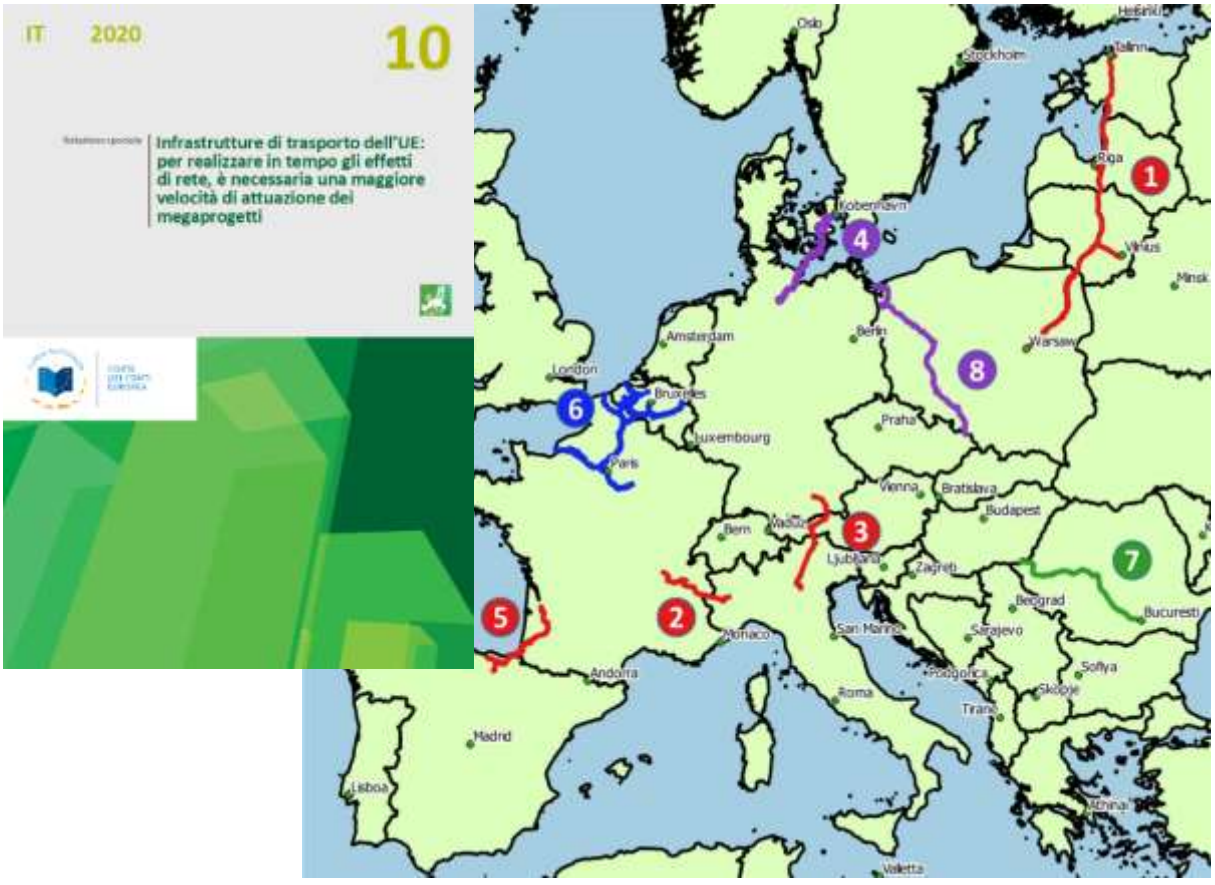
CONTENUTI E RILIEVI SULLA RELAZIONE SPECIALE DELLA CORTE DEI CONTI EUROPEA (ECA)

"INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO DELL'UE: PER REALIZZARE IN TEMPO GLI EFFETTI DI RETE, È NECESSARIA UNA MAGGIORE VELOCITÀ DI ATTUAZIONE DEI MEGAPROGETTI".

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



Fonte: Corte dei conti europea. IFT esaminate nell'audit
Rosso: ferrovia; blu: via navigabile interna; verde: strada; viola: più di un modo di trasporto.

Paolo Foietta

18 giugno 2020

Sommario

1. INTRODUZIONE 1

2. I CONTENUTI DELLA RELAZIONE SPECIALE 4

2.1. GLI OBIETTIVI DELL'AUDIT 4

2.2. LE OSSERVAZIONI 4

2.3. LE RACCOMANDAZIONI 6

3. COMMENTO ALLE OSSERVAZIONI ED AI RILIEVI CHE RIGUARDANO IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE 7

3.1. É IMPROBABILE CHE LA RETE CENTRALE FUNZIONI A PIENO REGIME ENTRO IL 2030 E LA COMMISSIONE DEVE ATTIVARE OGNI STRUMENTO DISPONIBILE PER FAR SÌ CHE CIÒ ACCADA" – (PAGINA 16) 7

3.2. "IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE PER QUESTI INVESTIMENTI DI MOLTI MILIARDI DI EURO necessita di miglioramenti" pagina 26 9

3.2.1. Le previsioni di traffico rischiano di essere troppo ottimistiche e metà di esse non sono ben coordinate. 9

3.2.2. Debolezze nel processo di analisi costi-benefici incidono sulla qualità del processo decisionale 10

3.2.3. Aspetti ambientali dell'ACB e bilancio del carbonio.....11

3.3. SCARSA EFFICIENZA NELL'ATTUAZIONE DELLE IFT (PAG. 37) 13

3.3.1. Quando si costruiscono le IFT ci sono incrementi di costo e spesso troppa burocrazia a livello nazionale pagina 26.....13

3.4. IL CONTROLLO OPERATO DALLA COMMISSIONE SUL COMPLETAMENTO DEI CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI PRESENTA DEBOLEZZE, MA SECONDO LA CORTE DEI CONTI SAREBBE DISPONIBILE UNO STRUMENTO DAL QUALE ESSA POTREBBE PARTIRE PER MIGLIORARE LA PERFORMANCE 14

3.4.1. La commissione non ha valutato in modo critico la sostenibilità ed i costi a lungo termine delle IFT .14

1. INTRODUZIONE

Il 16 giugno 2020 la Corte dei Conti Europea[1] ha pubblicato un rapporto con un titolo quanto mai efficace ed esplicativo: "INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO DELL'UE: PER REALIZZARE IN TEMPO GLI EFFETTI DI RETE, È NECESSARIA UNA MAGGIORE VELOCITÀ DI ATTUAZIONE DEI MEGAPROGETTI". Una "**relazione speciale**"[2] rivolta agli organi della Commissione Europea che sovraintendono alla spesa delle infrastrutture di trasporto, costruita analizzando lo stato di avanzamento di otto grandi progetti europei, tra cui il **collegamento ferroviario Torino-Lione**.

[1] Organo esterno di revisione, indipendente dalla UE la cui missione è di *"contribuire a migliorare la gestione finanziaria dell'UE, promuovere la trasparenza e il rispetto dell'obbligo di rendere conto della gestione dei fondi UE e fungere da custode indipendente degli interessi finanziari dei cittadini dell'Unione"*. https://www.eca.europa.eu/it/Pages/MissionAndRole.aspx

[2] La Corte dei Conti europea non è una magistratura in senso stretto (a differenza della Corte dei Conti italiana) e i relativi componenti hanno un mandato molto più limitato.

L'attività di controllo viene esercitata attraverso:

- ✓ la relazione annuale su ciascun esercizio finanziario, che deve essere accompagnata dalle risposte delle istituzioni alle osservazioni della Corte dei conti europea.
- ✓ le relazioni speciali, le quali non hanno una periodicità prestabilita (essendo presentabili in ogni momento), riguardanti problemi particolari.

Le osservazioni contenute nelle Relazioni (annuali e speciali) della Corte dei conti europea non hanno valore di prova in un'eventuale controversia, ma costituiscono un "indizio qualificato" [2]

Le **relazioni speciali** presentano le risultanze di audit di conformità e di controlli di gestione selezionati su specifici settori di spesa o di intervento dell'UE o su temi relativi al bilancio e alla gestione.

Nella definizione di ECA le "*infrastrutture faro nel settore dei trasporti*" (IFT) sono costituite dai grandi progetti di dimensione transfrontaliera atti a realizzare la rete centrale TEN –T.
Rappresentano quindi quei collegamenti essenziali per il completamento della rete di trasporto dell'UE. Le IFT costano ognuna più di 1 miliardo di euro e ci si attende che apportino adeguati benefici socio-economici all'intero sistema europeo.
Secondo quanto pianificato dall'UE nel 2013, la rete centrale di trasporto avrebbe dovuto essere ultimata entro il 2030.
Il Trattato assegna agli Stati membri il compito di attuare progetti nella rete di trasporto. L'UE contribuisce allo sviluppo della rete transeuropea individuando e sostenendo progetti di interesse comune.
Il sostegno dell'UE ai diversi elementi delle IFT permette agli Stati membri a conseguire questi obiettivi generando al contempo valore aggiunto UE.

La Torino Lione viene insieme alle altre otto *"**infrastrutture faro nel settore dei trasporti (IFT)*** "riconosciuta come *"**collegamento cruciale per il completamento della rete di trasporto delle UE**", uno dei più "**importanti anelli mancanti ai fini di collegamento delle reti nazionali e della creazione di corridoi europei senza soluzione di continuità**".*

Le "**infrastruttura faro nel settore dei trasporti (IFT)**" di cui si parla nella relazione sono:

1. **rail Baltica**: una linea ferroviaria che collega Estonia, Lettonia e Lituania alla Polonia e che consente un collegamento alla Finlandia (nel corridoio Mare del Nord-Mar Baltico);
2. **collegamento Lione-Torino**: un collegamento ferroviario transfrontaliero che collega Francia e Italia (nel corridoio mediterraneo);
3. **galleria di base del Brennero**: un collegamento ferroviario transfrontaliero che collega Austria e Italia (nel corridoio scandinavo-mediterraneo);
4. **collegamento fisso Fehmarn Belt**: un collegamento stradale/ferroviario tra Danimarca e Germania (nel corridoio scandinavo-mediterraneo);
5. **Basque Y e relativo collegamento con la Francia**: un collegamento ferroviario ad alta velocità collegante Vitoria in Spagna a Bordeaux in Francia (nel corridoio atlantico);
6. **collegamento Senna-Schelda**: in origine, una via navigabile interna tra i fiumi Senna e Schelda, poi divenuta una rete di vie navigabili interne in Francia e Belgio (nei corridoi Mare del Nord-Mediterraneo e atlantico);
7. **autostrada A1** in Romania (nel corridoio Reno-Danubio);
8. **linea ferroviaria E59** in Polonia e suo collegamento ai porti di **Stettino e Świnoujście** (nel corridoio Baltico-Adriatico).

Come ribadisce il documento a pagina 18 quelle esaminate sono tutte infrastrutture ***"cruciali per ovviare alle strozzature e ai collegamenti mancanti nei corridoi della rete centrale dell'UE. Il loro completamento migliorerà la connettività dell'UE e contribuirà a realizzare i pieni benefici derivanti da una rete ben funzionante. Anche se i corridoi non dovessero operare a pieno regime entro il 2030, ad esempio a causa di ritardi di costruzione delle IFT o delle relative infrastrutture ausiliarie, vi potrebbero già essere alcuni effetti positivi derivanti dalla loro non ultimata attuazione. Il sostegno dell'UE ai diversi elementi delle IFT aiuta gli Stati membri a conseguire questi obiettivi generando al contempo valore aggiunto UE. Spesso, le IFT sono grandi progetti. Per questo motivo, e dato che esse hanno spesso dimensione transfrontaliera o un impatto oltre confine, la loro pianificazione e l'attuazione tecnica e finanziaria risultano particolarmente complesse."***

La Corte ha quindi voluto valutare al 2019 – a 11 anni dalla scadenza prevista - **quanto sia realistico che le otto IFT vengano completate entro il termine previsto del 2030 realizzando così appieno i pieni benefici attesi, completando la rete centrale nel rispetto degli standard tecnici comuni disposti dal regolamento TEN-T.**
Proprio per questo la Corte dei Conti UE ribadisce alla pag. 9 del rapporto, come "*Il completamento dei corridoi transnazionali riveste la più elevata priorità. Uno studio del 2015, finanziato dalla Commissione per dimostrare l'impatto del completamento della rete, ha indicato che, se gli Stati membri e gli altri portatori d'interesse non riuscissero a realizzarlo come elemento centrale della nuova politica TEN-T, per l'economia dell'UE si sprecherebbe un potenziale di crescita dell'1,8 % e non verrebbero realizzati 10 milioni di anni-uomo di posti lavoro"*

Proprio perché occorre stare nei tempi, recuperare i ritardi e raggiungere i risultati attesi, ECA ha condotto la propria valutazione di rischio, che ha compreso sia la probabilità di ritardi di realizzazione che il potenziale impatto di detti ritardi, se e quando dovessero verificarsi, sul completamento della rete.

La lettura del rapporto, delle **Osservazioni** e delle **Raccomandazioni** in esso contenute chiarisce in modo inequivocabile come l'obiettivo della relazione sia **fare meglio** e **fare più in fretta**, rimediando agli errori fatti: nulla di più distante dalla rappresentazione fatta da alcuni giornali (solo italiani) che hanno rivenduto la relazione come una sentenza della Corte sulla nuova linea ferroviaria Torino-Lione.
Dare i voti alla **Torino Lione** e alle altre opere esaminate non era affatto lo scopo dell'audit e del rapporto ed è una rappresentazione mistificata del suo contenuto.

Invece con questo Audit la Corte dei Conti intendeva verificare se **le procedure utilizzate per realizzare 8 infrastrutture-faro in 13 stati membri (tutte cofinanziate dalla UE), porteranno a disporre nel 2030 delle infrastrutture, se la pianificazione è efficace, l'attuazione delle opere efficiente e la supervisione della Commissione adeguata** [3].

Quindi **nella relazione non sono in alcun modo messe in discussione le opere di cui è attestata l'utilità e la grande rilevanza strategica ma l'efficacia degli strumenti e delle procedure utilizzate dalla Commissione, con lo scopo di migliorare la gestione della loro attuazione, in un quadro che vedrà aumentare significativamente la quota di cofinanziamento dell'Europa**.
Per i finanziamenti del Meccanismo per Collegare l' Europa (MCE), come recita la relazione a pag. 13, si propone infatti un significativo aumento: "*con l'attuale tasso di cofinanziamento per l'MCE e la proposta della Commissione per l'MCE 2, il tasso di cofinanziamento massimo dell'UE in regime di gestione diretta potrebbe arrivare fino all'85 % dei costi ammissibili se vengono soddisfatte specifiche condizioni (ad esempio, attuazione transfrontaliera, paesi dell'obiettivo coesione e sufficiente disponibilità di fondi). In regime di gestione concorrente, il tasso di cofinanziamento massimo nel periodo di finanziamento pluriennale attuale e in quello precedente ammontava all'85 % dei costi ammissibili totali, mentre per il prossimo periodo finanziario pluriennale è stato proposto un tasso di cofinanziamento massimo del 70 % (tuttavia, detto tasso potrebbe essere applicato ad una più grande parte dei costi totali).*"

Al fine di non ricadere nelle analisi sommarie che hanno caratterizzato il dibattito e le polemiche solo italiane di questi giorni, dopo aver riassunto **i contenuti "veri" del documento** si propone un

[3] Corte dei Conti Europea (ECA), IT 2020 – 10 – Relazione Speciale "INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO DELL'UE: PER REALIZZARE IN TEMPO GLI EFFETTI DI RETE, È NECESSARIA UNA MAGGIORE VELOCITÀ DI ATTUAZIONE DEI MEGAPROGETTI" Punto n. 8, pag 12

commento alle osservazioni ed ai rilievi che riguardano il collegamento ferroviario Torino-Lione riportati nel documento

2. I CONTENUTI DELLA RELAZIONE SPECIALE

2.1. GLI OBIETTIVI DELL'AUDIT

Nel suo AUDIT la Corte ha voluto verificare se e come la Commissione avesse provveduto affinché le IFT, cofinanziate dall'UE e facenti parte della rete centrale di trasporto di quest'ultima, fossero pianificate in maniera adeguata e risultassero efficienti.
L'audit intendeva fornire una risposta ai seguenti quesiti:

- ✓ le procedure seguite negli Stati membri per realizzare le IFT porteranno a disporre di corridoi della rete centrale completati ed operativi entro il 2030;
- ✓ la pianificazione delle IFT è di buona qualità, valida e trasparente;
- ✓ l'attuazione delle IFT è efficiente
- ✓ la supervisione della Commissione sugli investimenti cofinanziati dall'UE in azioni facenti parte delle IFT è adeguata.

Nel rapporto sono state esaminate otto IFT aventi tutte impatto transfrontaliero

- ✓ che appartengono a sette dei nove corridoi della rete centrale e coinvolgono 13 Stati membri
- ✓ che comprendono infrastrutture stradali e ferroviarie, vie navigabili interne e combinazioni di infrastrutture stradali-ferroviarie e marittimo-ferroviarie.
- ✓ Il costo totale di dette infrastrutture ammontava a 54,0 miliardi di euro;
- ✓ l'importo del cofinanziamento UE destinato alle otto IFT scelte è ammontato sinora a 7,5 miliardi di euro, di cui 3,4 già erogati.

2.2. LE OSSERVAZIONI

In esito all'audit la relazione della Corte riporta un lungo elenco di considerazioni ed osservazioni, rivolte alla Commissione Europea e qualche volta agli Stati Membri, spesso condivisibili, in altri casi , come vedremo in seguito, errate o discutibili :

1. **Secondo ECA sei delle otto IFT analizzate (che devono comprendere le relative tratte di accesso) non saranno in grado di funzionare a pieno regime entro il 2030.**
   Di conseguenza è improbabile che la connettività della rete centrale di trasporto dell'UE raggiunga la piena capacità entro il 2030; ciò implica che né la rete di trasporto dell'UE né gli attesi effetti di rete verranno realizzati entro quella data.

2. **Non tutte le IFT ferroviarie soddisferanno i requisiti minimi europei** che, ai sensi del regolamento TEN-T, il trasporto merci su rotaia dovrà rispettare al 2030.

3. **La Commissione in quanto responsabile della sana gestione finanziaria dei cofinanziamenti dell'UE che sostengono la costruzione delle IFT non usa i limitati strumenti giuridici a sua disposizione affinchè il** completamento della rete da parte degli Stati membri avvenga nei tempi previsti; la Commissione dispone di strumenti giuridici (limitati) per far rispettare le priorità UE stabilite. Tuttavia, **non ha ancora usato detti strumenti**.

4. **La pianificazione di alcuni elementi essenziali delle otto IFT controllate necessita di essere migliorata e vi era il rischio che le previsioni di traffico fossero oltremodo ottimistiche**. La metà di dette previsioni non sono state ben coordinate.
   Sono qui chiamate in causa in particolare la **Lione-Torino, la Senna-Schelda** (dove oggi non esistono infrastrutture utilizzabili e quindi non c'è traffico ferroiario) e la **galleria di base**

del Brennero dove i tre Stati membri non hanno condotto uno studio armonizzato del traffico e hanno messo in dubbio ognuno le cifre e i metodi dell'altro, mentre la Commissione non ha effettuato una propria analisi indipendente.

5. Le **analisi costi-benefici condotte su tutte le 8 IFT.** Secondo i consulenti di ECA che hanno analizzato tutte le otto IFT incluse nel campione, nessuna di dette analisi è stata utilizzata in modo appropriato come strumento per la presa di decisioni per l'IFT nel suo insieme.

6. In termini di **coinvolgimento dei portatori d'interesse** il rapporto rileva alcune buone pratiche, ma anche casi nei quali i portatori d'interesse avrebbero potuto essere coinvolti meglio. **La Commissione non è abbastanza visibile in questo processo per promuovere il valore aggiunto UE delle IFT.**

7. **L'attuazione delle IFT non è efficiente.** Per le otto IFT selezionate, il tempo medio di costruzione è di 15 anni.

8. **La pratica di cofinanziare parti più piccole delle IFT in concorrenza artificiale con altri progetti che non fanno parte di una IFT porta alla duplicazione degli sforzi, è inefficiente e comporta il rischio di perdere la visione di insieme**; al tempo stesso, **all'interno della Commissione non vi è alcun centro specializzato che indirizzi e guidi i promotori dei progetti in modo da accrescere l'efficacia e l'efficienza dei cofinanziamenti UE alle IFT**.

9. Per tutte le otto IFT, **le modifiche concernenti la progettazione e la portata intervenute nel tempo hanno sinora comportato incrementi di costo pari a 17,3 miliardi di euro (ossia del 47 %) rispetto alle iniziali stime dei costi**.

10. **Vi è inoltre troppa burocrazia**. Per costruire i 582 km dell'**autostrada A1 in Romania** sono necessari un permesso di costruzione per ogni 7 km ed un'autorizzazione ambientale ogni 26 km.

11. Vi sono stati **lunghissimi ritardi**: per le principali parti delle IFT, senza conteggiare il tempo necessario per le rispettive infrastrutture di collegamento, **il ritardo nell'entrata in servizio è stato, in media, di 11 anni**. Ciò ha rilevanti conseguenze sulla sicurezza e mette a rischio l'efficienza del cofinanziamento UE. **I ritardi nella costruzione e nella messa in esercizio delle IFT mettono a rischio l'efficace funzionamento di cinque dei nove corridoi TEN-T.** Si osserva inoltre che, rispetto agli stanziamenti originari per 17 azioni controllate, erano stati già ritirati 1,4 miliardi di euro di cofinanziamenti UE.

12. **Inefficacia della Commissione** nella **supervisione del completamento dei corridoi della rete centrale da parte degli Stati membri.** Per monitorare i progressi compiuti, utilizza un sistema informatico per coordinare e sostenere la politica e fa affidamento sull'aiuto dei **coordinatori europei, che dispongono di limitati poteri e di poche risorse per poter esercitare una supervisione efficace**.

13. Relativamente alla costruzione dell'**autostrada A1 in Romania, i**n regime di gestione concorrente, laddove la responsabilità principale per l'attuazione spetta alla competente autorità di gestione, gli auditor della Corte hanno rilevato casi di uso sub-ottimale dei fondi UE, per un totale di 12,4 milioni di euro, nonché lo spreco di 3,7 milioni di euro di cofinanziamenti UE.

14. **Collegamento del cofinanziamento UE esclusivamente alla realizzazione del progetto e non al raggiungimento dei risultati attesi.** La Commissione non raccoglie informazioni sui risultati né sul grado di riuscita degli investimenti a livello di IFT (ossia, se e quando l'IFT otterrà i risultati attesi).
    Non esistono procedure specifiche per raccogliere dati al fine di valutare in modo indipendente se le specifiche di costruzione siano adeguate ai potenziali livelli di traffico sulle IFT prima di impegnare i cofinanziamenti UE.

15. **Rilievi specifici sulla sostenibilità economica**: Per quanto riguarda **Rail Baltica**, dall'analisi della Corte emerge che la **sostenibilità economica** potrebbe essere a rischio per la linea ferroviaria mista ad alta velocità, persino per l'intero collegamento fino a Varsavia. Per il collegamento fisso **Fehmarn Belt**, la Commissione non ha valutato in modo critico il costo molto alto della linea di accesso tedesca per la proposta **linea ferroviaria ad alta velocità tra Copenaghen e Amburgo**, che potrebbe comportare costi fino a 46 milioni di euro al km. Tutto ciò riduce il rapporto tra benefici e costi di questa linea di accesso potenziata. La parte di questa linea ferroviaria che oltrepassa il collegamento fisso Fehmarn Belt verrà utilizzata solo da 1 milione di passeggeri ogni anno in ciascuna direzione, il che è davvero troppo poco per essere economicamente sostenibile.

16. **Decisioni di attuazione della Commissione Europea**. La Commissione ha recentemente iniziato ad utilizzare **decisioni di attuazione**. Si tratta di un passo in avanti verso un controllo più ravvicinato, da parte della Commissione, sul completamento dei corridoi della rete centrale da parte degli Stati membri tramite la realizzazione delle IFT. Tuttavia, dette decisioni non includono ancora norme chiare sulla responsabilità di tutte le parti, inclusa la Commissione stessa; inoltre, presentano debolezze quanto all'affrontare tutte le questioni cruciali, non tengono conto dei risultati previsti né impongono di effettuare una valutazione *ex post* per trarre insegnamento da precedenti esperienze.

2.3. LE RACCOMANDAZIONI

Il rapporto si conclude con l'espressione delle seguenti raccomandazioni alla commissione europea al fine di facilitare la sana gestione finanziaria nella messa a disposizione dei cofinanziamenti dell'UE per le IFT:

a) rivedere e applicare gli attuali strumenti per far rispettare la pianificazione a lungo termine;
b) richiedere una migliore analisi prima di decidere di fornire cofinanziamenti UE ai megaprogetti (simili alle IFT);
c) potenziare le proprie pratiche di gestione in relazione ai cofinanziamenti UE per azioni che fanno parte di megaprogetti (simili alle IFT);
d) sviluppare ulteriormente lo strumento della decisione di attuazione proponendo tale decisione per ciascuna IFT transfrontaliera, nonché potenziare il ruolo dei coordinatori europei.

3. COMMENTO ALLE OSSERVAZIONI ED AI RILIEVI CHE RIGUARDANO IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE

Le principali osservazioni, che citano anche il collegamento Torino Lione sono le seguenti:

3.1. É IMPROBABILE CHE LA RETE CENTRALE FUNZIONI A PIENO REGIME ENTRO IL 2030 E LA COMMISSIONE DEVE ATTIVARE OGNI STRUMENTO DISPONIBILE PER FAR SÌ CHE CIÒ ACCADA" – (PAGINA 16)

Il Rapporto ha valutato lo stato di avanzamento delle otto IFT selezionate ed ha considerato come:

- **Sia verosimile che la costruzione di quattro IFT** (Rail Baltica, il collegamento Fehmarn Belt, la galleria di base del Brennero e il *Canal Seine Nord Europe*, la principale parte del collegamento Senna-Schelda) **venga ultimata prima del 2030**, con piccoli margini per assorbire eventuali ulteriori ritardi. La costruzione, su territorio spagnolo della linea ferroviaria ad alta velocità Basque Y (senza il collegamento con la Francia) ricade anch'essa in questa categoria.
- **È molto probabile che tre di esse non saranno pronte entro il 2030**, come invece previsto nel regolamento TEN-T. Si tratta di 297 km di linea ferroviaria che collegano la Basque Y alla rete ferroviaria francese, dell'autostrada A1 in Romania e della linea ferroviaria E59 in Polonia. La ragione è che esse necessitano di molto tempo per essere realizzate, e per alcune tratte i lavori non sono ancora stati pianificati.

Il collegamento Lione-Torino viene invece considerato dalla Corte "in bilico".
In merito scrive: ***"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 subìto ritardi di attuazione dopo che era stato fissato il termine ultimo".***

Tale affermazione risulta perlomeno ovvia vista la storia della Torino Lione che sconta anche i recenti ritardi dovuti alle recenti indecisioni e pause del governo Giallo-Verde ben interpretate nelle azioni e nei conseguenti comportamenti dell'ex ministro Toninelli.
La storia della Torino Lione è scandita da ritardi autorizzati e positivi dovuti alla revisione del progetto sul lato italiano dopo una lunga fase di condivisione in sede di Osservatorio con gli enti locali e gli attori economici e sociali presenti sul territorio.
Altri meno positivi per effetto degli anni di guerriglia, non solo di carta, di oppositori violenti e delle frange antagoniste nella Valle di Susa.

Il rapporto aggiungemolto correttamente come: *"Questa valutazione non debba applicarsi solo all'infrastruttura principale.* ***Anche l'infrastruttura ausiliaria aggiuntiva deve essere completata prima che l'infrastruttura principale possa essere considerata in grado di operare a pieno regime e di realizzare appieno gli effetti di rete previsti."***
La relazione dichiara di avere valutato *"****l'attuale stato di pianificazione delle infrastrutture di collegamento, come le linee di accesso che si connettono a reti ferroviarie convenzionali esistenti, i terminal multimodali per assistere il trasporto merci per via navigabile interna e su rotaia, nonché i collegamenti alla rete stradale esistente****. Tenendo conto del tempo necessario per completare le infrastrutture di trasporto,* ***la Corte ritiene inverosimile che sei delle otto IFT opereranno a pieno regime entro il termine ultimo del 2030 disposto dal regolamento TEN-T***.

Il giudizio più impietoso sulle inerzie ed ambiguità della politica degli Stati membri non è riservata al collegamento Torino Lione, dove è stata definita ed avviata la progettazione delle tratte di accesso, bloccate a fine febbraio 2019 dall'ex Ministro alle Infrastrutture Toninelli e mai riprese dopo il cambio di Governo e di Ministro.

Riguarda la **galleria di base del Brennero**, dove *"la tratta tedesca delle linee di accesso settentrionali potrebbe essere in grado di funzionare a pieno regime solo tra il 2040 ed il 2050 (la necessità di una nuova infrastruttura è ancora oggetto di discussione)* e la tratta di accesso francese del **collegamento Lione-Torino** dove "*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*."

Nella sua risposta di merito alle Osservazioni della Corte dei Conti Europea la Commissione Europea ha invece precisato:

> *Secondo la pianificazione attuale, la tratta transfrontaliera lunga 57,5 km che comprende la galleria Lione-Torino* ***sarà completata prima della scadenza del 2030 e sarà conforme ai requisiti del regolamento TEN-T****.*
>
> ***Le linee di accesso italiane saranno pienamente conformi alle norme TEN-T entro il 2030 con la costruzione della nuova linea di accesso tra Avigliana e Orbassano e il potenziamento della linea tra Bussoleno e Avigliana****.*

Il rapporto richiede quindi alla Commissione di dare una maggiore velocità all'attuazione di questi progetti facendo "**uso di tutti i suoi limitati strumenti giuridici per reagire**".

"Sebbene la maggior parte delle IFT siano importanti anelli mancanti, necessari per completare i corridoi della rete centrale o per risolvere strozzature problematiche, il legislatore non ha assegnato alcun ruolo alla Commissione, né nelle procedure di valutazione dei bisogni, né nel processo decisionale, per quel che concerne i singoli progetti.
Inoltre, gli Stati membri dispongono di procedure differenti per realizzare i lavori (ad esempio, norme nazionali per i bandi e per il rilascio di autorizzazioni). La Corte ha inoltre osservato quanto segue: la velocità di attuazione varia da uno Stato membro all'altro; il sostegno o l'opposizione alle IFT varia grandemente; le priorità politiche possono mutare nel tempo; non tutti gli Stati membri coinvolti sostengono in egual misura le IFT transfrontaliere. Ciò incide negativamente sulla realizzazione dei collegamenti cruciali della rete."

Il rapporto sollecita per questo un ruolo proattivo della Commissione:
"La Commissione ha la responsabilità di assicurarsi che gli Stati membri completino i corridoi della rete centrale entro il 2030, in modo che questi ultimi possano apportare i rispettivi risultati attesi senza ritardi. Per farlo, al di là dei propri strumenti di facilitazione (come il lavoro svolto dai coordinatori europei) e del compito consistente nel controllare i cofinanziamenti dell'UE per garantire la sana gestione finanziaria, la Commissione dispone di limitati strumenti giuridici per far realizzare la rete entro il 2030. ***Secondo l'articolo 56 del regolamento TEN-T, 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. Può altresì avviare procedure di infrazione e adottare atti di esecuzione*** *(cfr. paragrafo* ***75****).*
"Le IFT selezionate si prestano molto bene all'applicazione della procedura di cui all'articolo 56 (poiché sono importanti collegamenti transfrontalieri mancanti, necessari per completare la rete entro il 2030), ma la Commissione non ha ancora fatto ricorso a questo intervento formale per

indurre gli Stati membri a pianificare e realizzare dette infrastrutture in modo più veloce. A giudizio della Commissione, è prematuro farlo, visto che il termine ultimo del 2030 è ancora lontano. La Corte non condivide questa visione ottimista, dato il tempo occorrente per pianificare, costruire e porre in funzione dette infrastrutture".

3.2. "IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE PER QUESTI INVESTIMENTI DI MOLTI MILIARDI DI EURO necessita di miglioramenti" pagina 26

3.2.1. Le previsioni di traffico rischiano di essere troppo ottimistiche e metà di esse non sono ben coordinate.

Il rapporto osserva che:

a. La qualità delle cifre sul traffico nelle infrastrutture transfrontaliere è limitata e particolarmente suscettibile di previsioni oltremodo ottimistiche.
b. Le previsioni di traffico non sono sempre state basate su valide valutazioni orientate al mercato, né sono state costruite su validi scenari di sviluppo economico.
c. Al contrario, alcune previsioni sono state molto semplicistiche, con tassi di crescita che rimangono costanti nel tempo.
d. Le previsioni non sono sempre state aggiornate, e di solito non sono state riviste per tener conto dei ritardi nel frattempo verificatisi.
e. Gli attuali dati di traffico spesso differiscono notevolmente da quelli previsti in passato.
f. Se le attuali e future iniziative di trasferimento modale volte ad affiancarsi alle operazioni su queste IFT non sortiranno i rispettivi risultati attesi, i futuri dati sul traffico potrebbero essere notevolmente inferiori a dette previsioni di traffico, le quali potrebbero dunque rivelarsi oltremodo ottimistiche.

In merito viene citata a pagina 27 come esempio delle "notevole differenze tra livelli di traffico effettivo ed esistente" anche **la Torino Lione.**

Il rapporto scrive in merito che:

a. 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.
b. Ciononostante, la più recente previsione di traffico per il 2035 è di 24 milioni di tonnellate, ossia otto volte l'attuale flusso di traffico.
c. Questa notevole differenza può essere spiegata dall'**inadeguatezza della linea convenzionale esistente e dal fatto che il traffico può utilizzare altri passi alpini**.
d. 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.
e. 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.

il rapporto di ECA si fa le domande e si dà, almeno parzialmente le risposte:
(Vedi Quaderni dell'Osservatorio 10 e successivi - *http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni.html*).

I documenti ufficiali di Osservatorio ela CIG hanno infatti dimostrato come

- la linea convenzionale ottocentesca non sia utilizzabile per problemi strutturali il traffico ferroviario moderno; con meno di 50 treni al giorno è già funzionalmente satura ed è interessata per ragioni di sicurezza da sempre più pesanti limitazioni di esercizio
- per questa ragione la ferrovia ha perso negli ultimi 20 anni il 70% del traffico: il trasporto ferroviario rappresenta complessivamente 3MIL/ton l'8% del totale, mentre quello stradale pesa 41 MIL/ton pari al 92% con il peggiore squilibrio modale di tutte le Alpi. Nel 2018, oltre 3 milioni di automezzi pesanti hanno attraversato i valichi transalpini
- la disponibilità di una nuova linea ferroviaria moderna è quindi la condizione necessaria per raggiungere al 2050 (non al 2035) un trasferimento modale significativo (il 50% del traffico previsto)
- a tal fine sono state programmati fin dal 2017 nell'Accordo di Programma MIT – RFI gli interventi per l'eliminazione delle strozzature, per la costruzione di collegamenti ed infrastrutture mancanti, anche logistiche e retroportuali, a livello di corridoio
- Lo Stato italiano intende promuovere appena disponibile una infrastruttura utilizzabile le condizioni del traffico multimodale per garantire traffico ferroviario interoperabile e senza soluzione di continuità.

Tali fatti sono stati comunicati i anche dalla Commissione Europea, nella sua risposta alla relazione speciale della Corte dei Conti, che precisa: "*progetti infrastrutturali come il Canal Seine Nord Europe o il collegamento ferroviario Lione-Torino sono novità assolute. L'**analisi non dovrebbe basars**i solo sulle vie navigabili interne e **sul traffico ferroviario attuali, poiché al momento il traffico è scarso o nullo a causa delle condizioni dell'infrastruttura** (il Canal Seine Nord Europe non esiste ancora e il collegamento ferroviario esistente per la Lione-Torino non è adatto al trasporto di merci su rotaia)*".

La Commissione aggiunge che "*pur **riconoscendo la necessità di una serie di misure di accompagnamento per garantire l'uso ottimale delle infrastrutture di nuova costruzione**, la Commissione ritiene che "**le notevoli differenze tra i livelli di traffico effettivi e quelli previsti" non siano di per sé un problema e, al contrario, in diversi casi, i livelli di traffico previsti siano stati calcolati in modo prudenziale**".*

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

Dopo l'esperienza vissuta nel febbraio 2019 non si può che condividere quanto scritto nel rapporto, ovvero l'esigenza di analisi costi-benefici "serie" utilizzate per migliorare la qualità del processo decisionale e non per orientare politicamente le decisioni.
L'esperienza della Torino Lione ha reso evidente il rischio di una gestione "politica ed ideologica" di un tale strumento: per questo non si può che condividere quanto dice il rapporto in merito alle analisi ACB prodotte per tutte le infrastrutture "*la loro efficacia dipende tantissimo dalla validità della*

metodologia utilizzata e dai valori assegnati ad alcuni parametri. Ciò può determinare notevoli differenze nelle conclusioni concernenti i meriti di una infrastruttura proposta".

Gli auditor hanno analizzato la qualità delle varie analisi costi-benefici condotte per le otto IFT facenti parte del campione di audit, stabilendo che, per tutte le IFT, **dette analisi non erano state usate in modo appropriato come strumento per la definizione della strategia da seguire**. Ciò per le ragioni seguenti:

a) oltre alle più dettagliate analisi relative a specifiche tratte, **al livello più ampio dell'intera IFT non è mai stata effettuata alcuna analisi costi-benefici complessiva di alto livello che riguardasse tutti i progetti proposti, compresi gli investimenti in infrastrutture complementari, e che vedesse la partecipazione di quanti più portatori d'interesse nazionali e regionali possibile**; al contrario, la maggior parte delle analisi costi-benefici sono state effettuate solo per piccole parti delle IFT;
b) **le analisi costi-benefici non hanno incluso un'analisi completa della distribuzione dei costi e dei benefici tra le regioni ed i paesi coinvolti**;
c) **gli insegnamenti tratti da valutazioni ex post di precedenti progetti non sono stati integrati nelle analisi, né vi è stato alcun raffronto con parametri di riferimento (*benchmarking*) esterni per valutarne la qualità**.

In specifico sulla Torino Lione il rapporto riconosce come questo strumento, a differenza degli altri casi europei sia stato ripetutamente utilizzato e che "*Solo per una delle otto IFT selezionate (il collegamento Lione-Torino) la Commissione ha effettuato una propria analisi approfondita delle ipotesi del promotore del progetto, in maniera indipendente dalle valutazioni condotte dagli Stati membri". Pag 32.*
Un'analisi che anche allora ha stabilito la necessità e la convenienza dell'intervento.

A Pag 30 del rapporto è scritto:

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*.*

<u>Una stroncatura dello studio voluto dal Ministro Toninelli, delle sue forzature e del metodo di "non condivisione" utilizzato.</u>

3.2.3. Aspetti ambientali dell'ACB e bilancio del carbonio

Riguardo agli aspetti ambientali nel rapporto è scritto che: "*Per quattro delle IFT incluse nel campione di audit (il collegamento Lione-Torino, il collegamento Senna-Schelda, l'autostrada A1 in Romania e il collegamento Fehmarn Belt), gli auditor della Corte, per la valutazione dell'impatto e*

dei costi associati ai requisiti ambientali, si sono avvalsi del contributo di esperti indipendenti[4]*.Detti esperti hanno concluso che i diversi requisiti ambientali UE, nazionali, ed a volte regionali, complicano e ritardano la pianificazione e l'attuazione delle IFT; i fattori maggiormente limitanti rimangono però quelli riguardanti la dotazione finanziaria".*

Inoltre, correttamente specificano che "*I vantaggi ambientali apportati dalle IFT in termini di emissioni di CO_2 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 CO_2, mentre i vantaggi ambientali dipendono dal volume di traffico effettivamente trasferito da altri modi di trasporto più inquinanti.*"

La relazione aggiunge con riferimento alla Torino Lione una affermazione che a nostro avviso è sbagliata e pericolosa: "V*isto 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 CO_2. Secondo le sue stime, l'IFT non produrrà un beneficio netto in termini di emissioni di CO_2 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 CO_2 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*".

Sarebbe per questa ragione opportuno conoscere chi sono i ricercatori indipendenti incaricati ed il metodo, le attribuzioni ed il modello di calcolo da essi utilizzati; le loro tesi risultano molto simili a quelle dello studio ACB prodotto (e archiviato) dal MIT italiano.
Se non si condivide l'obiettivo di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia qualsiasi realizzazione di una infrastruttura ferroviaria diventa certamente inutile.
L'esperienza svizzera dove la modalità ferroviaria per il trasporto ferroviario delle merci rappresenta oggi il 70% del totale rendono pienamente sostenibile un tale ragionamento sostenuto da tutta la politica dell'UE, recentemente assunta nel programma del GREEN DEAL.
Risulta chiaro che se si nega il principio che la costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie, promossa dagli Stati e dall'Unione Europea (*https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_364*), sostenuta certamente da politiche di trasporto conformi riesca di riequilibrare la quota modale del trasporto merci nelle Alpi si nega una parte considerevole fondativa del GREEN DEAL e qualsiasi possibilità verosimile di realizzare un trasporto più ecologico e competitivo.
La nuova Torino-Lione è pienamente integrata nel progetto del Green Deal; il Quaderno 15 dell'Osservatorio (*http://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/Quaderno15.pdf*) che probabilmente non è stato utilizzato dagli auditor e dai suoi consulenti, chiarisce e quantifica il vantaggio ambientale dell'opera che, ricordo, ha un ciclo di vita di almeno 100 anni e consente un risparmio complessive di CO_2 equivalente di 140 milioni di tonnellate.

[4] Viene riportata l'Università di Lione, insieme a ricercatori di Anversa, Milano, Bucarest e Berlino ma non i nomi degli incaricati.

E questo a partire dal quindicesimo anno di esercizio.
Sono disponibile a qualsiasi confronto di merito una volta che siano rese esplicite le valutazioni dei consulenti.

3.3. SCARSA EFFICIENZA NELL'ATTUAZIONE DELLE IFT (PAG. 37)

3.3.1. Quando si costruiscono le IFT ci sono incrementi di costo e spesso troppa burocrazia a livello nazionale pagina 26

Pare scontato che nei lunghi processi decisionali delle infrastrutture strategiche (anche per il Gottardo ci sono voluti 15 anni), le proposte di progetto possano legittimamente cambiare anche radicalmente nella maturazione tecnica e politica del progetto e per effetto del dialogo e del confronto, con il sistema degli enti locali ed i portatori (legittimi) di interessi presenti sul territorio.

Ne prende atto il rapporto della Corte dei Conti:

"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. Dato che il sostegno dell'UE viene fornito per azioni che sono attuate in periodi settennali, le modifiche concernenti la progettazione e la portata delle IFT che vanno oltre il periodo settennale comportano necessariamente un aumento del cofinanziamento UE totale.
Sebbene la portata di alcune IFT sia stata, effettivamente, considerevolmente modificata nel tempo[22], gli auditor della Corte hanno ***raffrontato le più recenti stime dei costi con i costi inizialmente previsti delle otto IFT selezionate,*** *in quanto queste stime iniziali dei costi sono state importanti ai fini della decisione di proseguire la costruzione.*
In aggiunta, si voleva evidenziare ***in che modo le IFT sono mutate, in termini di stime dei costi*** *e* ***di ritardi di attuazione****, fino alla loro effettiva realizzazione.*

A tal fine, gli auditor della Corte hanno utilizzato un indice dei prezzi deflazionato a livello di paese per poter ***effettuare confronti significativi a prezzi costanti e tener conto dei diversi tassi d'inflazione nazionali****. I costi di tutte le otto IFT selezionate erano aumentati rispetto alle stime iniziali: al momento dell'audit,* ***sono stati confermati aumenti per 17,3 miliardi di euro. Si tratta di un aumento del 47% rispetto alle stime iniziali,*** *ossia, in media,* ***di 2,2 miliardi di euro per ogni IFT.*** *Ad esempio, il maggior incremento registrato nel campione di audit della Corte è stato quello verificatosi per il Canal Seine Nord Europe (nel collegamento Senna-Schelda): i costi attesi sono aumentati di 3,3 miliardi di euro, ossia del 199%. Alcuni di tali aumenti si sono verificati nel corso di un breve periodo. Ad esempio, stando alle proiezioni, il costo della Rail Baltica aumenterebbe del 51% rispetto alle stime effettuate otto anni fa, in larga misura a causa delle modifiche della portata dell'IFT (cfr.* ***allegato III****).*

Il rapporto prende atto in questo scenario generale **di due motivate eccezioni** che riguardano, **il collegamento Senna - Schelda** dove inizialmente *"si trattava di costruire un canale per collegare due fiumi; successivamente, si è sviluppato in una rete molto più vasta di vie navigabili interne",* ed **il collegamento Torino Lione** "*inizialmente concepito come un'unica galleria e dove successivamente, si è deciso di costruire due gallerie".*

La Corte dei conti ha quindi preso atto nel rapporto che il **termine di paragone utilizzato nel rapporto per attestare l'aumento di costo è incongruente e fallace**

L'aumento dei costi (+ 85%) cui fa riferimento la tabella 3 della relazione speciale della Corte dei conti europea si riferisce infatti ad un vecchio studio preliminare effettuato da Alpetunnel, negli anni Novanta, prima ancora della decisione di procedere con il progetto selezionato.
Quello studio preliminare riguardava una galleria di base con una sola canna, anziché le due attuali diventate obbligatorie per le normative di sicurezza.

Da quando il progetto ha assunto la configurazione attuale analoga a quella dei tunnel di base del Brennero, del Gottardo e di tutte le gallerie lunghe, i costi sono risultati confermati nel rispetto degli adeguamenti monetari previsti dal CIPE.
Su richiesta degli Stati**, il costo finale della tratta transfrontaliera è stato certificato da un soggetto terzo (Tractebel/TUC rail), che ha analizzato il progetto di riferimento del 2015**. Le conclusioni del rapporto prevedono un **costo certificato dell'infrastruttura di 8,3 miliardi di euro in valore 2012**. Questo costo è stato convalidato e ratificato dagli Stati e ad oggi risulta pienamente confermato.

All'inizio dell'anno, gli Stati hanno sottoscritto con Inea (l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti che gestisce i programmi di infrastruttura e di ricerca dell'UE nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni) l'aggiornamento del piano predisposto da TELT per la costruzione dell'infrastruttura che prevede la data di messa in servizio nel 2030.
Il finanziamento del progetto da parte dell'Unione Europea è regolato da un accordo di sovvenzione che fa parte del Meccanismo Europeo di Interconnessione (MEI). Questo programma firmato dagli Stati con l'INEA prevede una prima tranche di finanziamento per l'opera finale di 814 milioni di euro sui 1,915 miliardi di euro da impegnare entro il 2022.

Ad oggi sono stati impegnati oltre 2,8 miliardi di euro per la costruzione dell'infrastruttura, di cui 1,4 miliardi di euro sono già stati spesi per studi e lavori.
È attualmente in corso l'aggiudicazione di 3 miliardi di contratti per i lavori del tunnel di base: 3 lotti in Francia per la costruzione di 45 km di gallerie distribuite su 3 siti tra Saint-Jean-de-Maurienne e il confine italiano, e parallelamente 1 lotto per la costruzione di 12,5 km in Italia, per un valore di un miliardo di euro.

Non si comprende pertanto la polemica scatenata da alcuni giornali italiani unicamente sulla Torino Lione su interventi che risultano economicamente sotto controllo, certificati da un soggetto terzo e già giustificati come eccezione ammessa nello stesso rapporto.

3.4. IL CONTROLLO OPERATO DALLA COMMISSIONE SUL COMPLETAMENTO DEI CORRIDOI DELLA RETE CENTRALE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI PRESENTA DEBOLEZZE, MA SECONDO LA CORTE DEI CONTI SAREBBE DISPONIBILE UNO STRUMENTO DAL QUALE ESSA POTREBBE PARTIRE PER MIGLIORARE LA PERFORMANCE

3.4.1. La commissione non ha valutato in modo critico la sostenibilità ed i costi a lungo termine delle IFT

La relazione speciale contesta alla CE la sostenibilità e la gestione dei costi per **tutte le IFT** sostenendo che, la disponibilità del cofinanziamento invoglia i Paesi Membri ad ingigantire le opere: "*quando sono disponibili cofinanziamenti UE, ciò può in qualche caso indurre i promotori dei progetti ad aumentare le specifiche progettuali fino ad un livello che va al di là degli standard usuali o a costruire strutture più grandi senza una valida ragione. Ciò comporta un sottoutilizzo delle infrastrutture*".

Ritiene che La Commissione Europea sia inadeguata nei propri processi di gestione, in quanto "*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****. Poiché non esistono dati specifici di questo tipo sui potenziali flussi di traffico, la Corte ha basato il proprio giudizio sui dati* ***Eurostat****, facendo, ove opportuno, ipotesi sui livelli del traffico*[5].

Per questa ragione, la Corte propone nel rapporto una propria valutazione della sostenibilità economica delle IFT selezionate che prevedevano una componente ferroviaria ad alta velocità *(Rail Baltica, collegamento Lione-Torino, galleria di base del Brennero, Fehmarn Belt e Basque Y)* ***tenendo conto del numero di passeggeri atteso e del potenziale traffico complessivo****.*
Per la prima analisi, gli auditor della Corte hanno tenuto conto del numero di futuri passeggeri dichiarato dai promotori dei progetti;
per la seconda analisi, hanno tenuto conto della popolazione complessiva che vive in un bacino d'utenza ad un massimo di 60 minuti dalle linee*.*

Un sistema perlomeno improprio utilizzato nonostante queste linee **siano, in verità, concepite come linee ad utilizzo misto:**
I consulenti della Corte hanno utilizzato come parametro di riferimento di sostenibilità il valore di 9 milioni di passeggeri l'anno; di conseguenza, per tutte le IFT esaminate, **la popolazione complessiva che vive in tale bacino d'utenza sarebbe troppo poco numerosa per assicurare una sostenibilità a lungo termine**.
Gli auditor della Corte hanno inoltre segnalato due esempi di IFT per le quali **il numero atteso di passeggeri è notevolmente inferiore rispetto a tale parametro di 9 milioni di passeggeri l'anno**.
la **Rail Baltica** e la **linea a ferroviaria ad alta velocità tra Copenaghen ed Amburgo** che utilizzeranno il collegamento fisso Fehmarn Belt.

Nel merito non possiamo che fare nostra la risposta della Commissione Europea che condividiamo integralmente e qui riportiamo:

> *"La Commissione utilizza i dati forniti dagli Stati membri e dai promotori dei progetti. La Commissione non ritiene che un promotore di progetto abbia alcun interesse ad aumentare artificialmente l'uso potenziale (e con questo i costi per fornire una capacità sufficiente) di un progetto infrastrutturale al fine di ottenere il cofinanziamento dell'UE.*
>
> *Nella gestione concorrente, gli investimenti presentati come grandi progetti devono soddisfare i requisiti geografici ed essere ubicati sulla rete TEN-T, ma devono anche soddisfare criteri relativi all'accessibilità economica, all'efficienza dei costi e all'analisi costi-benefici con un livello adeguato di analisi delle opzioni. Per formulare queste stime è di solito necessaria una modellazione del traffico (principalmente, ma non esclusivamente, per i progetti stradali).*
>
> ***L'approccio utilizzato per stimare la domanda e i potenziali benefici sulla base di un bacino di utenza di 60 minuti lungo le linee è troppo limitato e non tiene sufficientemente conto***

[5] Le stime sono state fatte lungo le direttrici maggiormente probabili di traffico, una volta costruite le infrastrutture, in base all'ipotesi dell'itinerario più corto.

dell'effetto sulla rete delle "IFT". In effetti, tali "IFT" rappresentano segmenti strategici di corridoi più lunghi e il traffico avrà origine anche più lontano rispetto all'ubicazione fisica del progetto. Ad esempio, il collegamento Lione-Torino non deve essere considerato solo come il collegamento tra le due città, in quanto fa parte del più ampio collegamento passeggeri tra l'area di Parigi e quella di Milano. Parimenti, il Fehmarn Belt dà accesso a Francoforte, Düsseldorf, Stoccolma ecc.

La Commissione non è d'accordo con l'applicazione del parametro di riferimento del documento di De Rus et al. 2007 *(citato nella relazione speciale 19/2018 menzionata)* ***ai progetti oggetto di audit, in quanto si tratta di linee miste di passeggeri e merci, mentre il parametro di riferimento si applica alle linee ad alta velocità per il trasporto esclusivo di passeggeri.***

Aggiungiamo ancora che per quanto ci riguarda, quanto riportato nel rapporto, costituisca un grave errore tecnico; un infortunio della stessa portata di quello occorso al Ministro Toninelli nella celebre esternazione "*ma a noi che ce ne frega di andare a Lione*".