

Lettera aperta a

- Signor Presidente della Repubblica,
- Signor Primo Ministro,
- Ministro di Stato per la transizione ecologica,
- Signor Ministro delle Finanze,
- Signora Ministro dei Trasporti,

Egregi signore e signori,

La Francia e l'Italia si sono impegnate per trattato a "costruire o far costruire la parte comune" del progetto Lione-Torino.

I governi precedenti hanno fatto ratificare i trattati dai parlamenti nazionali per raggiungere questo obiettivo nonostante le numerose interrogazioni sollevate dalle amministrazioni centrali, in particolare per quanto riguarda le previsioni e la redditività socioeconomica.

Oggi gli studi e i lavori di ricognizione stanno per essere completati. È ora necessario decidere, in un quadro di bilancio limitato, se i lavori definitivi debbano essere intrapresi insieme all'Italia il cui governo esprime opinioni differenti su questo tema.

Questo progetto, che ha ricevuto un forte sostegno regionale, come sottolineato dalla Corte dei conti francese il 1° agosto 2012, riguarda l'intera Francia in considerazione dei significativi finanziamenti pubblici necessari per il suo completamento, vale a dire 10,5 miliardi di euro (valore 2009) per il tunnel transfrontaliero (secondo RFF nel 2012) e 26 miliardi di euro (valore 2012) secondo la Direzione del Tesoro.

La messa a disposizione di trasporti collettivi pubblici o alternativi è un'emergenza pubblica.

Come ha confermato Elisabeth Borne, Ministra dei Trasporti fin dalla sua nomina nel 2017, vi sono urgenti necessità di mantenere, rigenerare e rendere sicura la rete ferroviaria per un bilancio stimato in oltre 20 miliardi di euro dal Senato francese. Altri rapporti confermano questi ordini di grandezza. A ciò si aggiunge la questione della messa in sicurezza e della manutenzione della rete stradale e delle opere di ingegneria civile per circa 50 miliardi di euro.

L'Italia si trova però nella stessa situazione, con due fattori aggravanti che non fanno che rafforzare l'urgenza dell'intervento pubblico, confermata dal crollo del ponte di Genova dopo molti altri esempi:

- difetti spesso imputabili a società legate alla criminalità organizzata,
- una forte sismicità in Italia, con conseguente accelerazione dell'invecchiamento di tutte le infrastrutture italiane.

Inoltre, la creazione di trasporti pubblici o alternativi per limitare l'uso di veicoli privati è ormai riconosciuta in tutti i territori come un'emergenza sanitaria pubblica e per ridurre l'impronta ambientale in tutte le sue forme e richiede finanziamenti consistenti che spesso non sono disponibili. Le priorità di investimento nelle infrastrutture e le emergenze sono chiaramente definite dal vostro governo (francese, N.d.T.) e da tutti coloro che sono coinvolti nei progetti.

Ci sono una linea ferroviaria tra la Francia e l'Italia e due linee ferroviarie perfettamente utilizzabili tra Lione e Chambéry.

Oggi consideriamo prioritario operare scelte di bilancio per finanziare le priorità sopra indicate, tanto più che esiste una linea ferroviaria tra Francia e Italia e due linee ferroviarie perfettamente utilizzabili tra Lione e Chambéry dopo importanti investimenti per *"migliorie"* e *"operazioni di ammodernamento e messa in sicurezza del traforo del Moncenisio e di adeguamento allo standard GB1"*. Questi investimenti giustificano anche i canoni di utenza menzionati nel documento di riferimento SNCF Rete (DRR 2020 edizione dicembre 2018).

La difficile sostenibilità finanziaria del progetto Lione-Torino è riconosciuta dai servizi dello Stato e dalla società Lyon-Turin Ferroviaire (ora Telt) nel suo fascicolo di Inchiesta pubblica del 2006 con risultati socioeconomici negativi.

Questi sono i motivi che ci inducono a chiedere di sospendere il progetto Lione-Torino a favore delle emergenze che i territori, compresa la regione Auvergne-Rhône-Alpes, devono finanziare e per le quali non sono disponibili risorse finanziarie. Questa valutazione è stata effettuata dalle amministrazioni centrali e dalla Corte dei conti per molti anni. Seguire queste raccomandazioni pare giustificato in questo periodo di restrizioni di bilancio sia in Francia che in Italia.

La sospensione del progetto Lione-Torino non compromette il futuro del progetto

Dal 2001 la Francia ha speso circa 400 milioni di euro per il progetto Lione-Torino, tenuto conto dei finanziamenti europei e italiani. Questa attività di ricerca e di ricognizione geologica è stata effettuata e rimarrà disponibile anche in caso di sospensione del progetto. La sospensione del progetto Lione-Torino, e in particolare l'impegno finanziario per i lavori definitivi relativi al tunnel transfrontaliero, non compromette il futuro del progetto e consente di finanziare le emergenze in tutta la Francia. Se si dovesse dimostrare la sua utilità, che non è stata fornita al Consiglio "Politica delle infrastrutture", il progetto potrebbe essere ripreso.

Vi ringraziamo per l'attenzione che darete alla richiesta di sospendere il progetto Lione-Torino e rimaniamo a vostra disposizione per esaminare proposte che creino realmente posti di lavoro, miglioramenti ambientali e salute pubblica.

Vi assicuriamo la nostra più alta considerazione e i nostri cordiali saluti.

Primi firmatari:

1. Éric Piolle, sindaco di Grenoble
2. Pierre Meriaux, consigliere comunale per il turismo e le montagne di Grenoble
3. Guillaume Gontard, senatore dell'Isère
4. Ronan Dantec, senatore della Loira-Atlantica
5. Bertrand Pancher, membro del Parlamento per la Mosa
6. Matthieu Orphelin, deputato al Parlamento di Maine-et-Loire
7. Mathilde Panot, membro del Parlamento della Val-de-Marne
8. Damien Carême, sindaco di Grande-Synthe
9. Jacques Boutaut, sindaco di Parigi 2a
10. Ghislaine Senée, sindaco di Evrecquemont
11. Georges Oudjaoudi, vicepresidente dell'area metropolitana di Grenoble
12. Jean-Marc Soubeste, Assistente di mobilità La Rochelle
13. Pierre Hémon, consigliere delegato alla mobilità attiva per il Metropole de Lyon
14. Vincent Gay, consigliere comunale responsabile dell'economia di Crolles
15. Gérard Blanc, consigliere di La Ravoire
16. Gérard Levy, consigliere di Clayes-sous-Bois
17. Yves Jambu, consigliere comunale di Lisieux
18. Jean-Louis Calmettes, consigliere comunale di Decazeville
19. Étienne Lechat, Assessore comunale di Saint-Herblain
20. Benjamin Trocmé, consigliere dipartimentale dell'Isère
21. Thierry Soler, consigliere della contea di Loiret.
22. Mounir Satouri, consigliere regionale Île-de-France
23. Julien Bayou, consigliere regionale Île-de-France
24. Annie Lahmer, consigliere regionale Île-de-France
25. Myriam Laidouni-Denis, consigliere regionale Auvergne-Rhône-Alpes
26. Jean-Charles Kohlhaas, consigliere regionale Auvergne-Rhône-Alpes
27. Corinne Morel-Darleux, consigliere regionale Auvergne-Rhône-Alpes