



*Il Ministro
delle Infrastrutture*



*Il Ministro di Stato
Ministro dell'Ecologia, dello Sviluppo e
della Pianificazione Sostenibili*

Roma, 16 luglio 2007

Signor Jacques BARROT
Vice Presidente
della Commissione Europea
Commissario ai trasporti
BRUXELLES

Illustre Vice Presidente,

Nel momento in cui la Commissione Europea si prepara ad avviare l'esame delle richieste di contributo comunitario formulate per i progetti prioritari delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T), desideriamo illustrarLe l'avanzamento del lavoro relativo alla parte comune del progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione ed illustrarLe la richiesta di contributo finanziario che auspichiamo di ottenere nell'ambito del programma delle reti transeuropee di trasporto.

La parte comune franco-italiana del progetto Lione-Torino è curata dal promotore binazionale LTF-sas, nell'ambito del trattato di Torino sottoscritto dai due Paesi il 29 gennaio 2001.

Un tracciato è stato approvato nell'ottobre 2003 dalla Commissione Intergovernativa (CIG). Tale tracciato deve essere aggiornato per tenere conto delle modifiche richieste dalle comunità locali italiane. I nostri Paesi sono stati costantemente in contatto durante la fase di concertazione in Italia, e siamo oggi in grado di trarre le conseguenze necessarie degli importanti progressi che si sono verificati.

Negli ultimi mesi, al fine di consentire una scelta più consapevole del Governo italiano ed a supporto delle valutazioni del Tavolo Politico del 13 giugno u.s., diverse varianti

delle soluzioni tecniche sono state studiate in Italia per arrivare ad una soluzione succettibile di un maggiore grado di accettazione dalle popolazioni locali. Detti studi hanno consentito di fornire alla società LTF tutti gli elementi necessari alla predisposizione del dossier di domanda di finanziamento europeo.

LTF, secondo quanto previsto dal trattato bilaterale, svilupperà , sulla base delle indicazioni della CIG, gli studi tecnici relativi alla parte comune della sezione internazionale in modo da recepire tutte le conseguenze del cambiamento di tracciato sul territorio italiano.

Sulla base delle indicazioni fornite dalla parte italiana, LTF ha ridefinito i costi degli studi e dei lavori della sezione comune. Per quanto riguarda i maggiori costi corrispondenti alle variazioni del tracciato , i due governi hanno convenuto che gli stessi, sia per quanto riguarda gli studi che per quanto riguarda i lavori, risulteranno a carico dell'Italia che beneficerà della globalità del relativo finanziamento europeo. Per altro, abbiamo concordato il principio in base al quale i maggiori costi di eventuali modifiche di tracciato saranno a carico del paese che le avrà richieste.

Ora, vogliamo nuovamente assicurarLe, Illustre Vice Presidente, il nostro impegno a realizzare un collegamento ferroviario transfrontaliero di strategica importanza per il miglioramento dell'efficienza della rete europea dei trasporti e per la risoluzione delle problematiche di attraversamento dell'Arco Alpino.

Allo stesso tempo, desideriamo darLe alcune garanzie. La prima riguarda il reperimento dei fondi nazionali di finanziamento del progetto. In base alle rispettive procedure, ciascun Paese si doterà dei mezzi che gli consentiranno di fare fronte alle spese di rispettiva competenza nel periodo 2007-2013.

Per quanto riguarda l'Italia, il Governo ha confermato il suo impegno a finanziare il progetto in occasione della recente approvazione del Documento di Programmazione Economica e Finanziaria e ha messo al centro della attività di pianificazione nazionale

l'infrastruttura della Torino-Lione. Per quanto riguarda la Francia, il 18 dicembre 2003, il Governo aveva inserito questo progetto nella carta delle infrastrutture ferroviarie da realizzare entro il 2025 in occasione di un comitato interministeriale per la pianificazione e lo sviluppo territoriali.

Inoltre, Le vogliamo garantire che il progetto sarà supportato da chiare misure a favore del trasferimento modale dalla strada verso modalità di trasporto maggiormente sostenibili, tra cui quella ferroviaria. L'Italia lo ha appena confermato negli stessi documenti di programmazione nazionale. Oltre alla pianificazione di importanti infrastrutture alternative alla strada, anche la Francia ha avviato lo studio di nuove misure che vanno al di là dei dispositivi già esistenti e sta preparando per l'autunno del 2007 una mobilitazione strategica concordata con le associazioni e gli esperti maggiormente coinvolti nella promozione di modalità di trasporto rispettosi dell'ambiente.

Più specificatamente, abbiamo chiesto alla CIG di formulare prime proposte a favore del trasferimento modale relativamente a tutti i collegamenti fra i nostri Paesi e partecipiamo con impegno allo studio di nuovi sistemi di regolazione del traffico stradale alpino avviato, con il Suo concorso, dal Gruppo di Zurigo.

Quanto sopra premesso e considerato, Italia e Francia hanno deciso di presentare una richiesta congiunta di finanziamento europeo per il periodo 2007-2013 per un importo di 725 milioni di euro, di cui 494 per l'Italia e 231 per la Francia, secondo un cronoprogramma che tiene conto sia del nostro impegno ad attuare il progetto, tenendo anche conto della necessità della integrazione delle sue recenti varianti.

Il programma è il risultato di una scelta responsabile dei nostri Paesi e prevede un avvio dei lavori di costruzione del tunnel di base entro il primo semestre 2013. Tuttavia, ci preme sottolineare che già durante la prima fase dei lavori i cantieri saranno una realtà chiaramente visibile da tutti, poiché si provvederà alle acquisizioni fondiarie e ai lavori di installazione dei cantieri.

Considerata la complessa articolazione delle fasi di studi e lavori, abbiamo scelto di presentare un unico dossier, coerente con le garanzie richieste dalla Commissione, per la richiesta di finanziamento.

Consapevoli della preoccupazione della Commissione che le risorse finanziarie siano attribuiti a progetti realmente avviabili entro il 2013, diamo la più ampia assicurazione che il dossier trasmesso conferma la capacità dei nostri Paesi ad attuare il progetto secondo il calendario e le caratteristiche tecniche previste dallo stesso.

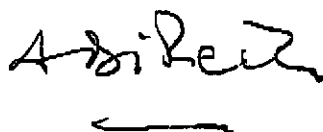
Tale domanda si basa su più anni di lavoro comune con fasi progressive che dimostrano la maturità raggiunta a tutt'oggi dal progetto. Essa è anche una testimonianza della comune capacità a superare le difficoltà specifiche di ogni grande progetto complesso di dimensione europea. Infine, la nostra richiesta si iscrive nella certezza che il sostegno finanziario dell'Unione Europea è una condizione indispensabile del successo del progetto.

Perciò facciamo pieno affidamento, Illustre Vice Presidente, al Suo supporto al progetto europeo di collegamento ferroviario Torino-Lione. Ribadiamo la nostra precedente richiesta di un impegno giuridico pluriennale con riferimento al dossier nella sua completezza durante il periodo 2007-2013 e ci auguriamo inoltre che la Commissione Europea affermerà la sua determinazione a continuare a considerare questo progetto una delle sue priorità anche oltre il 2013, nell'ambito degli strumenti finanziari di cui disporrà.

Fiduciosi in un positivo esito della domanda, La preghiamo di gradire l'espressione dei nostri più cordiali saluti.

Il Ministro delle Infrastrutture
della Repubblica Italiana

Antonio DI PIETRO



Il Ministro di Stato, Ministro dell'Ecologia,
dello Sviluppo e della Pianificazione
Sostenibili
della Repubblica Francese

Jean-Louis BORLOO

