



N° 607

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Registrata alla Presidenza dell'Assemblea Nazionale il 13 dicembre 2022.

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

*per realizzare l'itinerario d'accesso francese al tunnel franco-italiano
del collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino,*

presentato dai signori

André CHASSAIGNE, Fabien ROUSSEL, Moetai BROTHERSON, Steve
HAILLOUX, Sébastien JUMEL, Tematai LE GAYIC, Yannick MONNET,
Marcellino NADEAU, Jean-Marc TELLIER, Hubert WULFRANC,
deputati.

DICHIARAZIONE ESPLICATIVA

SIGNORE E SIGNORI,

La legge dell'8 novembre 2019 sull'energia e sul clima impegna il nostro paese a raggiungere la neutralità di carbonio entro il 2050, con la divisione di emissioni di gas serra di almeno sei volte entro quella data. Da quando è stata promulgata la legge, anche l'Unione Europea si è prefissa di l'obiettivo vincolante della neutralità delle emissioni di carbonio entro il 2050, con una tappa intermedia di almeno di ridurre le emissioni di gas serra (GHG) di almeno il 55% entro il 2050. (GHG) entro il 2030. Per raggiungere questi obiettivi vincolanti ma essenziali cambiamento climatico, il nostro Paese deve impegnarsi a portare a compimento

i progetti più strutturanti che consentiranno di ridurre drasticamente le emissioni dei settori che emettono di più.

In Francia, il settore dei trasporti è il principale emittente di emissioni di GES e rappresenta il 30% delle emissioni. È anche la principale causa di inquinamento atmosferico, prima dell'industria, dell'agricoltura e del settore energetico. settore energetico.

Il massiccio trasferimento modale dalla strada alla ferrovia è quindi fondamentale, mentre, ad esempio, il trasporto merci su rotaia è 20 volte meno inquinante di quello su mezzi pesanti e 29 volte meno letale del trasporto su strada. Il suo sviluppo richiede un'azione decisa per promuovere tutte le tra le modalità di trasporto, in particolare sulle tratte più trafficate e su quelle che non dispongono delle infrastrutture necessarie per rispettare gli impegni assunti in materia di clima. i nostri impegni per il clima.

È il caso dei collegamenti transalpini e del progetto di linea ferroviaria Lione-Torino lanciato nel 2001. Il progetto della linea ferroviaria Lione-Torino è stato lanciato nel 2001.

Un massiccio spostamento modale: una necessità assoluta per combattere efficacemente le emissioni di gas serra e l'inquinamento.

43 milioni di tonnellate di merci passano ogni anno attraverso le Alpi francesi. Solo tre milioni di tonnellate vengono trasportate in treno, mentre il resto viene trasportato da 3 milioni di automezzi pesanti attraverso il Fréjus, il traforo del Monte Bianco e l'autostrada a Ventimiglia, generando 3 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente nelle valli alpine.

Il progetto di collegamento transalpino Lione-Torino

Sin dagli anni '80, il progetto di un nuovo collegamento ferroviario transalpino tra Lione e Torino è stato proposto sia per il traffico passeggeri che per quello merci. e poi per il trasporto. Creato in seguito alla Convenzione delle Alpi del 1991, il Comitato per la Transalpina (F) e il Comitato Transpadana (I) di per favorire la realizzazione del progetto Lione-Torino si impegnano a promuovere la riduzione degli inconvenienti e dei rischi nel trasporto intraalpino e transalpino trasporto transalpino e sostiene la creazione di un nuovo collegamento ferroviario transalpino. Nel 1994, un vertice europeo ha selezionato il progetto transalpino tra i 14 progetti prioritari con l'avvio di studi preliminari. Nel 2001, dopo il drammatico incendio del traforo del Monte Bianco del 1999, che ha causato la morte di 39 persone e il tunnel del Monte Bianco nel 1999, causando la morte di 39 persone e la sospensione dei collegamenti stradali. per 3 anni, l'accordo franco-italiano è stato ufficialmente convalidato, rendendo la costruzione di una nuova linea ferroviaria per il trasporto delle merci. Il progetto è stato poi inserito nello Schema direttore dei collegamenti ferroviari ad alta velocità, e il suo lancio

è stato ratificato dalla legge del 2 dicembre 2013 che autorizza l'approvazione dell'accordo tra il Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica italiana per la costruzione e la gestione della nuova linea ferroviaria Lione-Torino.

È necessaria una nuova linea

La linea storica Dijon-Modane, che attraversa le città di Ambérieu-en-Bugey, Aix-les-Bains, Chambéry e Saint-Jean-de-Maurienne è prolungata dopo Modane in direzione dell'Italia attraverso il tunnel del Mont Cenis, una galleria di cresta che sale a 1300 metri di altezza. altitudine. È tortuosa, con un tratto ripido che genera costi energetici del 40%.

Dopo gli incidenti avvenuti nei tunnel del Monte Bianco, del Fréjus e della Manica, le misure di sicurezza sono state rafforzate nel tunnel del Mont Cenis. Questo tunnel, costruito nel 1871, è stato ammodernato tra il 2006 e il 2008 a scartamento GB1, ma non offre le necessarie garanzie in termini di sicurezza: canna unica, assenza di gallerie di evacuazione, interasse insufficiente, forti limitazioni operative per il traffico misto passeggeri e merci. Le nicchie di sicurezza sono state realizzate ma non possono garantire lo stesso livello di sicurezza del requisito della galleria di evacuazione imposto dalle nuove norme.

Inoltre, i funzionari italiani, responsabili della sicurezza in tutto il tunnel, hanno inasprito le limitazioni al traffico che ora richiedono che nessun altro traffico possa transitare quando un treno passeggeri è entrato nel tunnel, in applicazione del Piano di emergenza per gli incidenti elaborato dai prefetti francese e italiano. Queste restrizioni limitano il numero di treni a un massimo di 62 al giorno. È previsto anche un rafforzamento di queste misure, che limiterebbe a 48 il numero di treni che possono circolare al giorno.

Nel 1997, su questa linea venivano trasportati in treno poco più di 10 milioni di tonnellate, contro i 3 milioni di oggi.

Allo stesso tempo, il numero di treni passeggeri regionali (TER) è quasi raddoppiato. Nonostante i miglioramenti infrastrutturali apportati alla linea storica, l'obiettivo iniziale di trasportare 40 milioni di tonnellate in treno a lungo termine non potrà mai essere raggiunto, il che giustifica il progetto di una nuova linea secondo gli standard attuali.

Una relazione di dimensione europea

La linea Lione-Torino è uno dei principali progetti ferroviari prioritari dell'Unione Europea, nell'ambito della creazione di una rete transeuropea di trasporto (TEN-T). I corridoi merci sono stati istituiti dal Regolamento 913/2010, che prevede la creazione di 9 corridoi merci in Europa, tre dei quali riguardano la Francia: il corridoio atlantico, il corridoio Mare del Nord-Mediterraneo e il

corridoio Mediterraneo, di cui il collegamento transalpino Lione-Torino è l'anello centrale, ad oggi mancante.

Frutto di numerosi trattati e accordi internazionali, a partire dalla ratifica della Convenzione delle Alpi il 7 novembre 1991 da parte di 8 Paesi per garantire la protezione e lo sviluppo sostenibile delle Alpi, il collegamento ferroviario misto (passeggeri e merci) è molto più di un semplice collegamento tra due capitali regionali, Lione e Torino. Si tratta di una nuova linea ferroviaria per il trasporto di merci e passeggeri, che decongestionerà le strade delle Alpi, della Valle del Rodano e dell'arco mediterraneo e faciliterà il flusso delle merci. Dovrebbe migliorare i collegamenti tra i principali agglomerati alpini in Francia e in Italia, garantendo al contempo un forte trasferimento modale e una maggiore sicurezza per il traffico stradale. Contribuirà inoltre a riequilibrare gli scambi commerciali tra Germania e Italia, da un lato, e Francia e Italia, dall'altro.

Con il completamento delle varie fasi e della circonvallazione ferroviaria dell'area metropolitana di Lione (CFAL), di cui solo la parte settentrionale è stata dichiarata di interesse pubblico, la Francia disporrà di infrastrutture essenziali per combattere il riscaldamento globale e proteggere la popolazione dagli effetti dell'inquinamento.

Un duplice obiettivo: migliorare i servizi TER in Savoia e la mobilità regionale.

Nel momento in cui la crisi energetica ha un forte impatto sulle famiglie che utilizzano l'auto per recarsi al lavoro e in cui in Francia si discute dal 2019 sulla costruzione di un piano regolatore nazionale per le RER metropolitane, la liberazione di tracce per i TER attraverso la costruzione della nuova linea sarà una grande opportunità per offrire servizi ferroviari locali alla popolazione, compresa la possibilità di un sistema di treni in bicicletta nell'ambito della RER di Chambéry proposta da molti rappresentanti eletti. In effetti, è inconcepibile che più di cento treni merci possano passare per Chambéry sull'attuale collegamento, in quanto è tecnicamente impossibile senza danneggiare i servizi TER, ma anche in termini di conseguenze per i residenti locali.

Lo sviluppo del trasporto merci su rotaia e la sua gestione su una nuova linea consentiranno di rafforzare e sviluppare il servizio TER sulle linee attuali e di implementare realmente la rete espressa metropolitana sul territorio di Métropole Savoie o di far circolare i treni TER GV (alta velocità) verso Lione.

La creazione di una nuova linea ferroviaria permetterà anche di rispondere in parte alle sfide climatiche legate al turismo. Il 75% dei gas serra prodotti dai milioni di turisti che arrivano nelle Alpi è generato dai loro spostamenti. Liberando i percorsi degli attuali binari, questi potrebbero essere utilizzati per i

"TGV della neve" e persino per creare nuove fermate come quella di Orelle, nella Maurienne, ai piedi della nuovissima funivia.

Questa nuova linea ferroviaria consentirà inoltre, non appena la CFAL (Tangenziale ferroviaria dell'agglomerato di Lione) sarà in funzione, di migliorare la regolarità di tutti i treni nella regione Alvernia-Rodano-Alpi. Il 40% dei ritardi dei treni TER è dovuto al fatto che tutti i treni, a prescindere dalla loro natura, passano attualmente dalla stazione di Lyon Part Dieu.

Il cantiere rappresenta anche un'enorme opportunità economica e sociale per la valle della Maurienne, perché oltre alle migliaia di posti di lavoro creati con un'importante procedura di cantiere avviata su richiesta della CGT, è stato attuato un contratto territoriale della Maurienne. Questo contratto, finanziato dallo Stato, dal Consiglio regionale dell'Alvernia-Rodano-Alpi, dal Consiglio dipartimentale della Savoia e dall'Europa, ha permesso di investire finora più di 40 milioni di euro in quest'area. Continuerà fino al 2027 con lo stesso importo, come concordato nel Contratto di Piano Stato-Regione votato dal Consiglio regionale dell'Auvergne-Rhône-Alpes nell'ottobre 2022.

Problemi di salute pubblica riconosciuti

Uno studio di Santé Publique France ha stimato che più di 650.000 giorni di interruzione del lavoro e da 42.000 a 45.000 morti ogni anno sono attribuibili all'esposizione alle polveri sottili e all'ozono, due dei principali inquinanti atmosferici. Questa cifra è stimata in 4.300 per la regione Auvergne-Rhône-Alpes, di cui 80 nella valle dell'Arve e 140 nelle valli della Tarentaise e della Maurienne. Per le persone di età superiore ai 30 anni, ciò rappresenta una perdita di aspettativa di vita di quasi 8 mesi.

A ciò si aggiungono circa 2.000 decessi dovuti all'esposizione al biossido di azoto. Queste cifre dovrebbero da sole contribuire a una presa di coscienza collettiva, e più in particolare delle autorità pubbliche, per agire rapidamente.

Tanto più che il 24 ottobre 2019 la Corte di giustizia europea ha condannato la Francia per l'inquinamento atmosferico emesso principalmente dal traffico stradale per il livello di emissioni di biossido di azoto (NO₂) dal 2010 e di polveri sottili dal 2005. Inoltre, il 14 ottobre 2021, il Tribunale amministrativo di Parigi ha condannato lo Stato a risarcire i danni ecologici causati dalla sua inazione climatica per aver superato il tetto di emissioni di gas serra di 62 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente tra il 2015 e il 2018 fissato dalla strategia nazionale a basse emissioni di carbonio. La politica a favore della qualità dell'aria e della conservazione dell'ambiente richiede quindi azioni urgenti e ambiziose e, in questo quadro, la priorità a trasporti più puliti come il treno deve essere l'elemento centrale e trainante.

Inoltre, tra ottobre e novembre 2022, il tunnel del Monte Bianco è stato chiuso per tre settimane per importanti lavori di ammodernamento e manutenzione. Il programma di lavoro sarà distribuito su un periodo di dieci anni e comporterà chiusure fino a due o tre mesi all'anno.

Questa prospettiva suscita grande preoccupazione tra la popolazione della Savoia, che già soffre di un traffico di camion molto intenso, con ovvie conseguenze per la salute degli abitanti e un aumento dei disagi. Questa situazione è tanto più deplorabile in quanto si è perso molto tempo dalla DUP (Dichiarazione di Pubblica Utilità) del 2013 relativa al collegamento Lione-Torino.

Tenere conto dei costi esterni di ciascuna modalità di trasporto

Oltre ai costi legati alle morti premature e alle patologie legate all'inquinamento atmosferico, i trasporti e la mobilità generano numerosi costi che vengono sostenuti indirettamente dalla collettività, ma che non vengono trasferiti equamente tra le diverse modalità di trasporto. Uno studio della Commissione Europea stima il costo ambientale dei trasporti in Europa a quasi 1.000 miliardi di euro, pari al 7% del PIL europeo. In Francia, il costo dell'inquinamento atmosferico è stato stimato tra i 70 e i 100 miliardi di euro all'anno dalla commissione d'inchiesta del Senato (rapporto presentato nel 2015). Il 98% di questi costi è generato dal trasporto su strada.

Nei viaggi transfrontalieri di media e lunga distanza tra Francia e Italia, i costi sostenuti da 1 milione di veicoli pesanti e l'equivalente su rotaia rappresentano 557 milioni di euro per il trasporto su strada contro 64 milioni di euro per il trasporto ferroviario.

La Svizzera: un esempio da seguire

Nel 1989, alcuni montanari svizzeri visionari e determinati lanciarono un'iniziativa popolare che chiedeva di proteggere le Alpi dal traffico pesante sulle strade. Questa iniziativa, chiamata Iniziativa delle Alpi, è stata accettata con una votazione nel 1994. È stata una giornata memorabile per la democrazia svizzera, poiché il verdetto popolare ha cambiato il panorama della politica dei trasporti.

L'Iniziativa delle Alpi e l'articolo costituzionale che protegge le Alpi sono ora parte della base della politica svizzera di trasferimento modale. La Svizzera sta pianificando uno sviluppo dei trasporti rispettoso dell'uomo, della natura e del mondo alpino, grazie alla politica di trasferimento, alla costruzione e al finanziamento sicuro della Nuova Ferrovia Trans Alpina (NFTA), il progetto del secolo, e all'espansione popolare del trasporto pubblico. Pochi altri settori della politica svizzera possono vantare un atteggiamento così progressista.

Il traffico di transito è una questione internazionale. È logico che l'Iniziativa delle Alpi abbia incluso l'aspetto internazionale nelle sue attività fin dall'inizio. Le regioni alpine di Francia, Italia, Svizzera, Austria e Slovenia devono collaborare ad ogni costo. La voce delle Alpi deve essere ascoltata nelle capitali e a Bruxelles.

Nell'ambito del programma NRLA, in meno di 15 anni, la Svizzera ha aperto tre tunnel: il Lötschberg nel 2007 (34,6 km), il Gottardo nel 2016 (57,1 km) e il Ceneri nel 2020 (15,4 km), per un costo di 23 miliardi di euro, finanziati esclusivamente dallo Stato svizzero. A titolo di confronto, e includendo i finanziamenti europei, l'investimento della Francia per il tunnel transfrontaliero è di 1,96 miliardi di euro (in euro 2022), e di 3,35 miliardi di euro per lo Stato e gli enti locali (stimati nel 2022 da SNCF Réseau) per lo scenario "Grand Gabarit" (un tunnel sotto la Chartreuse, un tunnel sotto la Belledonne e un tunnel sotto il Colle del Glandon) favorito dal governo.

Questa volontà politica, che ha fortemente influenzato il progetto transalpino Lione-Torino, è stata attuata senza problemi per trasportare in modo diverso i passeggeri e le merci, consentendo di trasportare il 72% delle merci in treno tra la Svizzera e l'Italia, rispetto a solo il 7% tra Francia e Italia. È stato inoltre accompagnato da un controllo efficace della modalità stradale.

Il completamento del collegamento ferroviario Lione-Torino richiede un impegno urgente e determinato da parte dello Stato.

Sebbene la data prevista per l'entrata in servizio del nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino fosse inizialmente prevista per il 2030, i ritardi nella decisione del governo sul percorso di accesso al tunnel di base sono fonte di preoccupazione. Questa decisione è infatti essenziale per consentire il completamento del tracciato e l'apertura del traffico ferroviario in tempo utile.

Un progetto ampiamente condiviso

Dal lancio del progetto sono stati organizzati numerosi dibattiti pubblici. Di fronte a una posta in gioco così alta per il futuro, alle conseguenze dei lavori sull'ambiente e ai disagi per la popolazione, e a investimenti importanti, è naturale che gli abitanti della valle della Maurienne siano preoccupati, abbiano domande e chiedano totale trasparenza. Ma è anche essenziale ascoltare coloro che sono disposti a sopportare i disagi causati dalla natura stessa del lavoro, affinché la loro valle non venga sacrificata sull'altare di una politica "tutto strada". Queste voci sono anche quelle che da diversi anni avvertono che si dovrebbe smettere di procrastinare e che si dovrebbe decidere di trasferire al più presto milioni di veicoli pesanti sui treni e rendere l'aria più respirabile.

La priorità è quella di non interrompere il processo di scavo della galleria, quando più del 25% delle gallerie e delle discese e più di 11 chilometri di galleria di base sono già stati scavati. Questa decisione costerebbe molto di più della costruzione totale dell'infrastruttura (tunnel di base, accesso ferroviario e bypass ferroviario di Lione) e sarebbe un segnale disastroso in un momento in cui l'IPCC esorta gli Stati a prendere provvedimenti forti e immediati per preservare il pianeta e i suoi abitanti.

Aggiungiamo che una delle critiche mosse al progetto riguarda la sua gestione: l'opera è pilotata da TELT (Lyon-Turin Euralpine Tunnel) nell'ambito di un piano economico per la realizzazione di un'opera pubblica, e non si tratta quindi di un Partenariato Pubblico Privato (PPP) come alcuni sostengono. Il quadro giuridico e finanziario di questa infrastruttura è determinato con precisione da accordi internazionali, e in questo quadro TELT è il promotore pubblico binazionale incaricato di costruire e gestire la sezione transfrontaliera della linea ferroviaria mista. Si tratta di una società di diritto francese, partecipata al 50% dallo Stato francese e al 50% dallo Stato italiano.

Il 22 ottobre 2022, più di 200 rappresentanti eletti, ex rappresentanti eletti, rappresentanti di partiti politici di ogni orientamento, rappresentanti sindacali e rappresentanti consolari della Savoia si sono impegnati a favore della nuova linea ferroviaria transalpina tra Lione e Torino, in una dichiarazione che considera questo progetto essenziale per l'ecologia, l'economia e lo sviluppo sociale.

L'urgente necessità che il governo prenda una decisione sull'accesso francese al tunnel di base

Questo appello molto ampio da parte degli attori e dei rappresentanti eletti coinvolti nel progetto si concentra in particolare sulla necessità di prendere oggi una decisione sulla scelta del tracciato della nuova linea tra Lione e l'ingresso del tunnel di base a Saint Jean de Maurienne. Spetta al governo francese prendere posizione sul percorso di accesso al tunnel di base, come ricorda il coordinatore europeo responsabile del progetto, che chiede di procedere "ad alta velocità" e che avverte del rischio di "ritrovarsi con un tunnel finito e con i binari ancora in lavorazione sul lato francese", accennando addirittura alla costruzione di un "tunnel vuoto".

Questo è stato anche il messaggio del nuovo Ministro dei Trasporti italiano al Ministro dei Trasporti del nostro Paese durante un recente contatto, durante il quale ha ricordato al suo omologo che "sarà necessario uno sforzo congiunto per ottenere il promesso cofinanziamento europeo", mentre l'Italia sarà in regola con gli accessi che consentiranno il trasporto di 25 milioni di tonnellate all'anno quando sarà aperto il tunnel di base.

Sorpreso dalla procrastinazione della Direzione generale delle Infrastrutture, dei Trasporti e della Mobilità (DGTIM) sul progetto, il direttore degli investimenti nei trasporti della Commissione di Bruxelles ha infine ricordato l'incrollabile sostegno dell'Europa al completamento di questo collegamento, esprimendo al contempo sorpresa per il fatto che non sia stata ancora presentata una richiesta di sovvenzioni da parte della Francia per le vie di accesso alla Lione-Torino. La scadenza per il nuovo invito a presentare progetti lanciato da Bruxelles sulle infrastrutture di trasporto è il 18 gennaio 2023. Diventa quindi molto urgente che la Francia prenda posizione, poiché l'Europa minaccia di non concedere i finanziamenti previsti e c'è il rischio di dover aspettare fino al 2027 per il prossimo finanziamento europeo.

Gli autori di questa proposta di risoluzione auspicano quindi che i rappresentanti nazionali ricordino allo Stato i suoi impegni e che il Governo prenda una decisione molto rapida sull'accesso francese al tunnel di base del collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino. Questo impegno è più che mai essenziale per passare dalle parole ai fatti e per costruire un nuovo equilibrio tra le modalità di trasporto a favore di una transizione ecologica di successo e del rispetto dei nostri impegni climatici.

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

Articolo unico

L'Assemblea nazionale,

Visto l'articolo 34-1 della Costituzione,

Visto l'articolo 136 del Regolamento dell'Assemblea nazionale,

Vista la Convenzione delle Alpi firmata il 7 novembre 1991 a Salisburgo;

Visto l'Accordo tra il Governo della Repubblica francese e la Repubblica italiana sulla creazione di una commissione intergovernativa per la preparazione e la realizzazione di un collegamento ferroviario ad alta velocità tra Lione e Torino, firmato a Parigi il 15 gennaio 1996;

Vista la legge n. 2013-1089 del 2 dicembre 2013 che autorizza l'approvazione dell'accordo tra il Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica italiana per la costruzione e l'esercizio di una nuova linea ferroviaria Lione-Torino;

Visto l'accordo tra il Governo della Repubblica francese e il Governo della Repubblica italiana per la costruzione di una nuova linea ferroviaria Lione-Torino, firmato a Torino il 29 gennaio 2001;

Considerando l'insieme dei trattati e degli accordi internazionali stipulati dalla Francia a partire dalla ratifica, il 7 novembre 1991, della Convenzione delle Alpi

da parte di otto Paesi per garantire la protezione e lo sviluppo sostenibile delle Alpi;

Considerando gli impegni assunti dalla Francia per ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra del 40% entro il 2030 nel quadro dell'Accordo di Parigi;

Considerando gli obiettivi di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno sei volte e di raggiungere la neutralità di carbonio entro il 2050 stabiliti dalla legge dell'8 novembre 2019 sull'energia e il clima;

Considerando gli obiettivi vincolanti fissati dall'Unione Europea nell'ambito dell'"adeguamento all'obiettivo 55", volti a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 e a raggiungere la neutralità di carbonio entro il 2050;

Considerando gli impegni di finanziamento dell'UE per il progetto come parte del progetto prioritario n. 6 della rete di trasporto transeuropea;

Considerando l'aggravarsi dell'inquinamento nella valle della Maurienne, di cui il trasporto di merci su strada è in gran parte responsabile;

Considerando l'urgenza espressa nella dichiarazione di pubblica utilità del 23 agosto 2013 sugli accessi ferroviari al tunnel di base;

Invita il Governo a prendere una decisione rapida sulla via d'accesso francese al tunnel franco-italiano del collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino;

Invita il Governo a formulare le sue richieste di sovvenzioni per la costruzione degli accessi ferroviari al tunnel Lione-Torino rispondendo all'invito dell'Unione Europea a presentare progetti sulle infrastrutture di trasporto, la cui scadenza è fissata al 18 gennaio 2023.
