



## **RELAZIONE ANNUALE DI ATTIVITÀ**

**2008 - 2009**

**COORDINATORE EUROPEO**

**LAURENS JAN BRINKHORST**

**Progetto prioritario n. 6**

**Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-  
Budapest-confine ucraino**

**Bruxelles, 16 luglio 2009**

La presente relazione illustra esclusivamente il parere del coordinatore europeo e non incide sulla posizione ufficiale della Commissione europea.

## INDICE

1. **Introduzione al progetto**
2. **Lione – Torino**
  - 2.1 **Sezione francese – vie di accesso alla galleria di base**
  - 2.2 **Sezione comune – galleria di base Lione-Torino**
  - 2.3. **Sezione italiana – vie di accesso alla galleria di base**
  - 2.4. **Progressi a livello istituzionale in Italia**
  - 2.5 **Rinnovo del trattato di Torino**
3. **Linea storica fra Torino e Lione**
  - 3.1 **Attività concernenti l'interoperabilità sulla linea storica**
  - 3.2 **Sviluppi relativi all'Autostrada ferroviaria alpina (AFA)**
4. **Torino – Trieste**
5. **Trieste-Divača/Koper-Divača**
6. **Divača – Lubiana – Budapest – confine ucraino**
  - 6.1 **Sviluppi in Slovenia**
  - 6.2 **Cooperazione transfrontaliera tra Ungheria e Slovenia**
  - 6.3 **Sviluppi in Ungheria**
7. **Finanziamento**
8. **Conclusioni e priorità per il periodo 2009-2010**

### **Allegati:**

1. **PP6 – stato di avanzamento a giugno 2009 (cartina: Commissione europea)**
2. **Progetto preliminare per la sezione comune franco-italiana - giugno 2009 (cartina: Lyon Turin Ferroviaire SAS)**
3. **Trattato di Torino (2001)**
4. **Mozione Transalpine, settembre 2008**

## 1. INTRODUZIONE AL PROGETTO

Le relazioni annuali precedenti<sup>1</sup> forniscono una descrizione completa del progetto prioritario numero 6 (di seguito definito PP6) e dei progressi compiuti fino all'estate 2008. Il PP6 è l'unico corridoio est-ovest a sud delle Alpi che sarà in grado di attirare quote significative di traffico dalla penisola iberica attraverso i paesi aderenti al progetto, ossia Francia, Italia, Slovenia e Ungheria, sino a est e viceversa. Il suo completamento fornirà altresì opzioni di ripiego per il traffico ferroviario nord-sud e sud-nord su diverse sezioni.

La ragione di fondo del PP6 risiede nella necessità di promuovere una politica di co-modalità, sfruttando qualsiasi modo di trasporto al meglio delle sue possibilità (ambientali/economiche). Considerata la fragilità dell'ambiente alpino e la crescita non sostenibile del traffico stradale, si rende ormai urgente la realizzazione di questo progetto.

L'attuale corrente economica sembra essere orientata contro ulteriori investimenti nelle cosiddette infrastrutture costose ma sensibili dal punto di vista ambientale. Tuttavia, una tale conclusione non è condivisa né dai quattro paesi partecipanti al progetto né dagli altri attori coinvolti, quali le istituzioni europee. Questi ultimi anzi credono sia vero il contrario. Gli investimenti in tali infrastrutture sono necessari per consentire all'Unione europea di godere di tutti i benefici derivanti dalla rinnovata crescita responsabile in futuro nonché di creare posti di lavoro nell'ambito di un programma globale di investimenti economici anti ciclici. Il PP6 sarà uno dei banchi di prova che potrà dimostrare che la lotta ai cambiamenti climatici può andare di pari passo con l'ulteriore sviluppo economico.

Tutti gli attori e gli Stati membri interessati sono concordi nel sostenere che la chiave di successo dell'asse ferroviario è rappresentata da una vera apertura del mercato. La corretta attuazione della legislazione europea da parte degli Stati membri è di fondamentale importanza al fine di creare un mercato realmente competitivo, che protegga i cittadini europei dai comportamenti anticoncorrenziali dei soggetti che operano sul mercato.

La presente relazione si focalizza maggiormente sugli sviluppi tra Francia e Italia e tra Italia e Slovenia, concentrandosi in minor misura sugli sviluppi occorsi in Italia, Slovenia e Ungheria. Il coordinatore, nella relazione annuale per il periodo 2009-2010, intende porre maggiormente l'attenzione su tali sviluppi nonché sulle questioni transfrontaliere tra Slovenia e Ungheria. Tale cambiamento di attenzione è giustificato dall'importanza del PP6, in quanto unico corridoio est-ovest a sud delle Alpi, nonché dalle priorità che il coordinatore sta sviluppando in cooperazione con i paesi partecipanti al progetto.

Per comodità la presente relazione distingue le seguenti quattro sezioni in quest'ordine:

- Lione – Torino;
- Torino – Trieste;
- Trieste-Divača/Koper-Divača;
- Divača– Lubiana – Budapest – confine ucraino.

---

<sup>1</sup> Per la cronistoria completa del progetto consultare le prime relazioni annuali di attività 2005-6, 2006-7 e 2007-8 disponibili al seguente indirizzo [http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm)

Il coordinatore desidera esprimere il suo profondo riconoscimento per il lavoro svolto dal suo predecessore, la signora L. De Palacio. Egli sta portando avanti il suo lavoro nello stesso spirito. E, anche se con tristezza, dovrà continuare con lo stesso spirito che ha guidato il mentore dei coordinatori europei, Karel van Miert, venuto a mancare all'inizio di questa estate.

## **2. Lione – Torino – sezione internazionale**

### **2.1 Sezione francese – vie di accesso alla sezione comune**

La parte francese della sezione internazionale comincia dal cosiddetto "Sillon alpin", intorno a Lione per finire nelle vicinanze di St. Jean de Maurienne. Questo è lo stato di avanzamento delle vie di accesso come indicato da Réseau Ferré de France (RFF):

- la circonvallazione intorno a Lione sarà caratterizzata da una linea mista per merci (120 km/h) e passeggeri (220 km/h). Il progetto preliminare sommario (Avant-projet Sommaire – APS) è in corso di approvazione;
- l'APS per la linea ad alta velocità destinata esclusivamente ai passeggeri da Lione a Chambéry (300/270 km/h) è stato approvato nel dicembre 2006;
- l'APS per una linea temporanea mista per merci (120 km/h) e passeggeri (220 km/h) tra Lione e il "Sillon alpin" è in corso di approvazione.

Purtroppo non è possibile stabilire date certe. Il coordinatore desidera quindi ribadire che l'importanza del progetto merita procedure di approvazione rapide ma ponderate. RFF ha indicato un calendario provvisorio che va dall'approvazione dell'APS, attraverso tutte le necessarie procedure di autorizzazione e di appalto, fino alla fine dei lavori, in un arco temporale di 10 anni.

È evidente che il completamento delle vie di accesso alla galleria di base sul versante francese richiederà un'attenzione particolare. La regione Rhône-Alpes ha stanziato nel 2006 un miliardo di euro per i lavori, ma non sono stati ancora assunti impegni chiari circa il resto del finanziamento, stimato a 3 miliardi di euro nel 2006. La consistenza del resto del finanziamento, espresso in termini finanziari, è ragguardevole e tali costi ovviamente aumenteranno.

### **2.2 Sezione comune franco-italiana – inclusa la galleria di base Lione - Torino**

La sezione comune franco-italiana include i collegamenti con la linea storica più vicina a entrambe le estremità del confine, nei pressi di St. Jean de Maurienne in Francia e di Bussoleno/Bruzzolo in Italia. Per un esame relativo alla linea storica, si veda il capitolo 3.

Fin dall'inizio è risultato evidente che l'Italia e la Francia avessero bisogno di una struttura comune per consentire un approccio coordinato sulla galleria di base. Per questo motivo nel 2001 è stata fondata la società Lyon Turin Ferroviaire (LTF), un'affiliata di proprietà al 50% di Réseau Ferré de France (RFF) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI), quale promotrice della linea fino all'inizio degli effettivi lavori di costruzione. Da quel momento, i lavori saranno guidati da un promotore definitivo.

I lavori nei tunnel e nelle gallerie di accesso in Francia, quelli di St. Martin La Porte, Modane e La Praz, stanno procedendo di buon passo. La galleria di accesso di Modane,

lunga 4 000 metri, è stata completata nel novembre 2007, in anticipo di circa 10 mesi rispetto al calendario. I lavori a La Praz, condotti a una profondità totale di 2 572 metri, sono stati completati a gennaio 2009; a St. Martin La Porte è stata raggiunta una profondità di circa 2 000 metri, su un totale di 2 280. La fine dei lavori è prevista per novembre 2009.

È stato invece impossibile completare i lavori della galleria di accesso sul versante italiano per l'ovvia ragione che non è stato ancora raggiunto alcun accordo definitivo sul tracciato attraverso la Val di Susa (si veda il seguente punto 2.4).

A dicembre 2007 le autorità francesi hanno approvato la dichiarazione di pubblica utilità della sezione comune franco-italiana della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino.

La galleria internazionale sarà costruita a partire dai punti di accesso in territorio italiano e francese verso la futura struttura. Gli scavi saranno però effettuati anche dalla base di ogni galleria di accesso. Ciò consentirà di effettuare i lavori di scavo contemporaneamente in punti diversi nonché di ridurre di circa sette anni i tempi di completamento della galleria di base. Anche prima del completamento della fase di ingegneria civile, potrebbero iniziare i lavori di installazione delle attrezzature della galleria, seguiti da prove preliminari di collaudo. L'inizio dei lavori di costruzione della galleria di base è previsto prima della fine del 2013 mentre la loro conclusione è attesa per il 2023.

La galleria di base, lunga circa 57 km, scorrerà tra St. Jean de Maurienne e una località ancora da stabilire nella Val di Susa (si veda il seguente paragrafo 2.4).

Nel mese di dicembre 2008, la Commissione europea ha deciso di stanziare 671,8 milioni di euro per studi e lavori riguardanti la galleria di base durante il periodo 2007-2013. L'erogazione della somma dipenderà dalla capacità di entrambi i partner di rispettare il calendario indicato in occasione della presentazione della domanda di cofinanziamento delle TEN-T. La revisione intermedia dei progetti prioritari TEN-T nel 2010 farà il punto sui progressi compiuti e deciderà se i fondi stanziati per la sezione comune possono essere quindi erogati o se dovranno essere redistribuiti tra altri progetti prioritari che rispettano i calendari autoimposti.

### **2.3 Sezione italiana – vie di accesso da Torino alla sezione comune**

Il "Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi" (si veda il paragrafo 2.4) di luglio 2008 ha deciso che i problemi di trasporto locale nell'area di Torino dovevano essere risolti rapidamente. RFI ha quindi profuso la maggior parte dei suoi sforzi per evitare che l'area di Torino diventi una strozzatura al momento dell'apertura della nuova linea. Ha inoltre profuso sforzi ancora maggiori per garantire l'eliminazione o prevenzione delle strozzature già esistenti o prevedibili a breve nell'area.

Tali sforzi sono stati inclusi anche nelle previsioni di bilancio nell'ambito di un accordo del 23 gennaio 2009 tra il governo italiano e la regione Piemonte. RFI dispone quindi dei fondi necessari per permettere all'area di Torino di garantire un traffico ferroviario e metropolitano sicuro e scorrevole.

### **2.4 Progressi istituzionali in Italia**

I lavori dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino – Lione sono iniziati nel dicembre 2006 per rispondere all'opposizione al progetto manifestata dai cittadini della Val di Susa. L'Osservatorio, presieduto dal sig. M. Virano, ha saputo avviare un processo di ampia portata dopo un periodo di accese polemiche. L'Osservatorio - Fase I ha concluso le sue attività nel giugno 2008, rispettando i termini fissati.

Al fine di consentire il rispetto delle scadenze fissate Lyon Turin Ferroviaire e Rete Ferroviaria Italiana hanno proposto un nuovo possibile tracciato nella Val di Susa. Quest'ultimo rispetta pienamente la sensibilità ambientale del territorio e sfrutta quanto più possibile l'infrastruttura esistente. In base al nuovo tracciato proposto del mese di giugno 2008, la galleria internazionale sboccherebbe a Susa, dove sarà costruita una stazione internazionale.

Il 28 giugno 2008 l'Osservatorio ha raggiunto un accordo, definito "Accordo di Pracatinat". Il 29 luglio 2008, le autorità italiane responsabili, riunite nel cosiddetto "Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi", hanno stabilito che l'Osservatorio debba continuare nel suo operato concentrandosi sulla soluzione dei problemi di trasporto locale nell'area. L'Osservatorio deve altresì promuovere attività di trasferimento modale al fine di garantire che le strade alpine nell'area siano liberate da 100 000 tir entro la fine di ottobre 2011 nonché avviare procedure preliminari di progettazione della nuova linea dal confine francese fino a Settimo Torinese.

Sebbene non tutti i rappresentanti locali presenti nell'Osservatorio abbiano aderito all'Accordo di Pracatinat, la Commissione ha adottato la decisione finanziaria di dicembre 2008 a condizione che le autorità responsabili rispettassero le scadenze indicate nella domanda di sovvenzione. La presente condizione si applica per tutte le decisioni finanziarie della Commissione europea nell'ambito della rete TEN-T.

L'Osservatorio ha continuato i suoi lavori tecnici con i rappresentanti di tutte le parti interessate durante il periodo di riferimento.

A seguito delle elezioni europee, provinciali e comunali di giugno 2009 nella regione Piemonte la situazione può essere riassunta nel modo seguente.

Una grande maggioranza di sindaci è a favore del confronto sulla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino – Lione. I progressi realizzati negli ultimi due anni grazie all'Osservatorio hanno trovato riscontro nei risultati delle elezioni e la situazione dovrebbe ulteriormente migliorare, sebbene gruppi minoritari significativi si oppongano ancora al progetto e tali minoranze non debbano essere sottovalutate.

Attraverso un processo continuo di attenti dibattiti tecnici, che vedono coinvolti tutti i rappresentanti del territorio, vengono affrontate le questioni rimaste ancora aperte dopo la revisione del progetto preparatorio. LTF ha richiesto tale revisione.

Sono in fase di preparazione le procedure (progetto definitivo, valutazione dell'impatto ambientale, appalto dei lavori) per la galleria geognostica de La Maddalena. L'inizio di tali lavori preparatori è previsto per febbraio 2010. Gli impegni ai quali si fa riferimento in questo paragrafo rispettano il calendario stabilito nella decisione di cofinanziamento della Commissione europea.

## **2.5 Rinnovo del trattato di Torino**

La Conferenza intergovernativa ha incaricato un cosiddetto gruppo di lavoro binazionale di preparare l'adeguamento del trattato di Torino del 2001<sup>2</sup> alla situazione emersa negli ultimi otto anni. Tale gruppo di lavoro ha cominciato a riunirsi nell'aprile 2009 e nel giugno 2009 ha tenuto la sua terza riunione.

Obiettivo di tale gruppo di lavoro è giungere a una soluzione comunemente accettabile su questioni quali la scelta del promotore futuro che subentrerà a LTF, quest'ultimo responsabile nella fase preparatoria della costruzione della galleria di base.

Dal punto di vista temporale, Francia e Italia saranno in grado di firmare il trattato modificato agli inizi del prossimo anno.

### **3. Linea storica fra Lione e Torino**

La linea storica tra Lione e Torino è un'infrastruttura risalente per la maggior parte al 19° secolo. Uno degli ostacoli principali del tracciato è rappresentato dal traforo del Fréjus. La carreggiata antiquata della galleria si aggiunge agli altri problemi della linea, quali la pendenza elevata, l'elevata altitudine e le conseguenti condizioni meteorologiche rigide in inverno nonché il rapido consumo delle ruote e dei freni del materiale rotante durante tutte le stagioni.

#### **3.1 Attività concernenti l'interoperabilità sulla linea storica**

Il miglioramento della cooperazione sulla linea esistente tra i gestori delle infrastrutture e gli operatori ferroviari italiani e francesi è diventato un banco di prova per la cooperazione sulla nuova linea. La linea ferroviaria conquisterà nuovamente una quota di mercato sufficiente solo se la capacità della linea storica migliorerà rapidamente e si metterà in atto una comunicazione chiara e inequivocabile sui lavori e le questioni concernenti l'interoperabilità. Tale quota di mercato rappresenterà le fondamenta per la viabilità della nuova linea attraverso la galleria di base Lione – Torino. È quindi essenziale sfruttare rapidamente tutta la capacità della linea storica, una volta completati i lavori di ammodernamento in corso.

A tal fine, il coordinatore ha preso l'iniziativa, alla fine del 2007, di creare un gruppo di lavoro ad alto livello (HLWG) che si occupa della linea esistente. Gli altri due rappresentanti di alto livello in tale gruppo sono il sig. C. Gressier e il sig. M. Virano. Il gruppo di lavoro ad alto livello ha cominciato a riunirsi nel dicembre 2007. Le riunioni del gruppo sono state estese anche ai gestori delle infrastrutture francesi e italiane (RFF e RFI), agli operatori ferroviari attivi sulla linea nonché a tutti coloro che sono interessati a diventarlo. Nell'aprile 2008 tutte le parti in causa hanno trovato un accordo su un documento comune sottoscritto dai gestori dell'infrastruttura e su un altro documento comune firmato dagli operatori ferroviari. Questi documenti hanno fornito indicazioni precise sulle questioni che devono essere affrontate al fine di procedere.

Alla fine del 2008 RFF è stata in grado di indicare una data precisa entro la quale saranno completati i lavori della galleria storica sul versante francese: entro la fine del 2010. I lavori sul versante italiano sono stati invece già completati. La linea storica avrà l'ambizione di offrire, entro l'inizio del 2011, servizi rafforzati e migliorati. Condizioni

---

<sup>2</sup> Il trattato di Torino del 2001 è reperibile all'allegato 3 della presente relazione.

essenziali al fine di migliorare i servizi ferroviari sono soprattutto la puntualità, tempi di percorrenza ridotti e maggiori quantità di merci che possono essere trasportate. Come condizione basilare, tutti i modi di trasporto devono ovviamente assicurare l'incolumità e la sicurezza.

Il gruppo di lavoro ad alto livello è stato quindi in grado di intensificare nuovamente le sue attività nel 2009. La situazione dopo due riunioni del gruppo di lavoro ad alto livello oggi si presenta come segue:

- sono stati compiuti progressi molto significativi nel coordinamento tra i due gestori dell'infrastruttura RFI e RFF; già questa estate essi istituiranno un segretariato permanente che potrà lavorare su questioni concrete, su richiesta del gruppo di lavoro ad alto livello;
- si sono registrati progressi soddisfacenti nel rinnovato coinvolgimento delle imprese ferroviarie nella ricerca di soluzioni ad alcuni ostacoli che rendono le loro operazioni eccessivamente difficili e costose;
- esame attento e introduzione di condizioni di interoperabilità nel bando di gara per il servizio definitivo dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (si veda il seguente capitolo 3.2). Ciò avverrà in concomitanza con uno studio tecnico e di mercato su un servizio comune di locomozione. RFF e RFI avvieranno tale studio già questa estate. È importante che qualsivoglia condizione di interoperabilità non conduca, di fatto, a una esclusione dal mercato;
- cominceranno presto attività concrete volte ad assicurare uno sportello unico per tutti gli utenti della linea ferroviaria, sia per la loro programmazione annuale che stagionale, e al contempo si lavorerà gradualmente a una gestione giornaliera della linea;
- cominceranno a settembre i lavori sul riconoscimento reciproco delle questioni tecniche, quali le luci posteriori, gli stop e le luci anteriori, e altre tematiche meno tecniche ma ugualmente importanti quali la formazione di conducenti in grado di guidare sia sul versante italiano sia su quello francese.

### **3.2 Sviluppo dell'Autostrada ferroviaria alpina**

Alla fine del 2003, Francia e Italia hanno avviato un esperimento con un servizio di autostrada ferroviaria di 175 km fra Aiton (FR) e Orbassano, nei pressi di Torino, attraverso il traforo del Fréjus. Il servizio è gestito da una società affiliata di SNCF e Trenitalia (Autoroute Ferroviaire Alpine/Autostrada Ferroviaria Alpina – AFA).

Quando i lavori del Fréjus saranno terminati, sarà possibile trasportare per ferrovia mezzi pesanti alti fino a 4,03 metri. Sarà quindi possibile aumentare la frequenza del servizio, che passerà dalle 4 navette giornaliere di oggi ad almeno 10. RFF ha annunciato che i lavori saranno definitivamente conclusi entro la fine del 2010.

Il gruppo franco-italiano del servizio di autostrada ferroviaria italo-francese, istituito dai rispettivi ministeri responsabili, nel 2009 ha aumentato sensibilmente le sue attività in materia. Quasi ogni due settimane si tengono riunioni. Questo impegno notevole sta dando i suoi frutti. Il calendario indicativo concordato tra Francia e Italia su un servizio definitivo si presenta adesso nel modo seguente:

- estate 2009: pubblicazione della gara d'appalto nella Gazzetta ufficiale;
- fine 2009: invio dei documenti di gara ai candidati dichiarati e selezionati;
- autunno 2010: aggiudicazione degli appalti da parte degli Stati membri;
- gennaio 2011: avvio del servizio definitivo migliorato.



#### **4. Sezione Torino – Milano – Trieste**

Le sezioni lungo la parte Torino – Milano – Trieste del progetto sono in una fase avanzata di costruzione o in fase di progettazione. I lavori per il potenziamento e la nuova costruzione delle linee ferroviarie fra Torino e Trieste stanno progredendo. La linea Torino-Novara è stata portata a termine ed è in esercizio, mentre sulla sezione Novara-Milano i lavori sono stati terminati a dicembre 2008. La sezione Milano – Treviglio è in esercizio, così come quella Padova – Venezia. La sezione Milano – Brescia sarà presto oggetto di gara d'appalto. Le altre sezioni si trovano in fasi diverse di progettazione.

Quanto alla sezione Venezia – Trieste, le autorità italiane hanno rassicurato il coordinatore, a seguito di una sua richiesta, che stanno facendo quanto in loro potere per evitare che la sezione Venezia – Trieste diventi una strozzatura.

Ovviamente il traffico est-ovest è essenziale quanto quello nord-sud/sud-nord ed entrambi possono fungere reciprocamente da opzioni di riserva. È quindi essenziale per la posizione concorrenziale dei porti italiani del nord adriatico (Venezia, Monfalcone e Trieste tra gli altri) e ovviamente per il loro entroterra che è molto più vasto delle regioni del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, che tale sezione rispetti il calendario previsto.

In questo scenario, il coordinatore si attende che presto sia risolto qualsiasi problema di coordinamento interno riguardante tale sezione.

#### **5. Trieste – Divača/Koper - Divača**

Attualmente non esiste un'alternativa ferroviaria valida per il traffico est-ovest su questa parte del progetto prioritario. È fondamentale svilupparne una per ridurre l'aumento del traffico merci su strada e attirare una quota sempre più significativa di traffico gestito attraverso i porti di Trieste e Koper nonché grazie agli altri porti dell'Adriatico settentrionale.

I governi italiano e sloveno hanno istituito congiuntamente una commissione intergovernativa per la sezione Trieste-Divača, che si è riunita per la prima volta a dicembre 2007.

A dicembre 2008, la Commissione europea ha deciso di stanziare circa 51 milioni di euro a favore di studi di progettazione preparatori per la sezione Trieste – Divača. Tali studi si concluderanno entro la fine del 2013 e dopo tale data potranno cominciare i lavori di costruzione sul tracciato ottimale. La Commissione ha altresì deciso di stanziare 24 milioni di euro per l'accesso a Trieste da Ronchi dei Legionari. Anche in questo caso, il cofinanziamento concerne gli studi preparatori e le attività di progettazione.

È essenziale istituire una struttura comune italo-slovena per la sezione transfrontaliera tra Trieste e Divača. Nel corso della riunione della commissione intergovernativa del 15 aprile 2009, è stato compiuto un importante passo avanti nel senso che la delegazione slovena ha mostrato la necessaria flessibilità per lavorare verso una soluzione veloce e accettabile per entrambe le parti. A tal fine, è stato redatto dalle due parti e successivamente approvato dalla CIG un "Accordo di azione" finalizzato, fra l'altro, alla creazione di un "Organo esecutivo comune", e in una fase successiva, di un GEIE, a condizione che tale accordo fosse firmato da entrambe le parti entro la fine di giugno 2009.

Le autorità slovene stanno compiendo dei rapidi progressi nelle residue questioni giuridiche al fine di adempiere agli impegni assunti in occasione della CIG del 15 aprile. Slovenia e Italia dovrebbero riunirsi a Lubiana agli inizi di settembre per firmare l'Accordo di azione. In tale contesto, il coordinatore continuerà a coadiuvare le parti slovene e italiane per il successo della struttura comune al fine di avviare e completare gli studi nello spirito di una buona cooperazione, implicito nella decisione di cofinanziamento della Commissione.

Dall'altra parte della sezione transfrontaliera Trieste – Divača, la Slovenia sta avanzando nei lavori preparatori per l'ammodernamento della linea tra il porto di Koper e Divača. È difficile valutare in questa fase quando avranno inizio i lavori.

## **6. Divača – Lubiana – Budapest – confine ucraino**

### **6.1 Divača – Confine ungherese**

Le autorità slovene dispongono di un ampio piano per il potenziamento delle linee ferroviarie lungo il tracciato del progetto prioritario 6. Diverse alternative sono attualmente allo studio per effettuare gli investimenti necessari. Uno studio condotto dalla Banca europea per gli investimenti nella primavera 2008 sembra sostenere un approccio prudente e un potenziamento progressivo della rete per consentirvi la circolazione a velocità più elevata e con capacità superiori.

#### Divaga – Lubiana e Lubiana – Zidani Most - Pragersko

È in fase di preparazione lo studio di fattibilità sul miglioramento di tali sezioni. Le previsioni di bilancio sono state presentate; lo studio riceve cofinanziamenti a titolo della linea di bilancio della rete TEN-T. I documenti di gara per lo studio saranno preparati nel mese di luglio 2009.

Le autorità e le ferrovie slovene stanno lavorando seriamente ai lavori preparatori dell'hub ferroviario di Lubiana. Lo studio di fattibilità per tale nodo sarà pronto entro la fine di luglio 2009. È stato richiesto al ministero dell'Ambiente di elaborare un piano nazionale di assetto dello spazio.

Sono in corso lavori su tale sezione nei pressi di Košana, dove sono stati rinnovati circa 5 chilometri di galleria. Non vi sono sviluppi degni di nota concernenti la sezione da Zidani Most a Pragersko.

#### Pragersko - Hodoš

La sezione da Pragersko al confine ungherese presso Hodoš non è al momento elettrificata. Da Pragersko a Ormož è stato effettuato l'ammodernamento degli impianti di sicurezza e segnalamento, nonché opere di ingegneria civile per consentire il raggiungimento di una velocità di 120 km/h. Al fine di consentire una maggiore capacità sulla linea sono state realizzate al contempo opere di ingegneria civile su infrastrutture arretrate e presso diverse stazioni lungo tutta la sezione.

Il 24 giugno 2009, il governo sloveno ha adottato un nuovo piano di assetto dello spazio per la sezione tra Pragersko e Hodos al fine di consentire la completa elettrificazione, la ricostruzione e il potenziamento della linea.

## 6.2 Cooperazione transfrontaliera tra Slovenia e Ungheria

A partire dall'inizio del 2008, tra il ministero dei Trasporti sloveno e ungherese non si è tenuta alcuna nuova riunione nella quale sia stato esplicitamente affrontato il tema della cooperazione transfrontaliera sul PP6 tra i due paesi partecipanti al progetto. Il coordinatore ritiene che tale riunione abbia luogo presto.

Il ministro dei Trasporti sloveno ha preso l'iniziativa di incontrare il ministro dei Trasporti ungherese per discutere gli sviluppi sul PP6 che riguardano entrambi gli Stati membri. La prima riunione dovrebbe avere luogo alla fine di luglio 2009 a Budapest. È certo che il 21 luglio si terrà a Budapest la prima riunione di un gruppo di lavoro congiunto di esperti sulle infrastrutture ferroviarie. Essi prepareranno la documentazione necessaria per la realizzazione congiunta di un progetto transfrontaliero Pragersko – Hodoš – Ormož.

## 6.3 Sviluppi in Ungheria

Secondo le indicazioni ricevute dalle autorità ungheresi durante la visita del coordinatore e in occasione di altri contatti con l'amministrazione, emerge il quadro seguente.

Le autorità ungheresi hanno preso la decisione prudente di risparmiare tempo e denaro sull'ammodernamento del tracciato del PP6 in Ungheria, procedendo gradualmente nei diversi lavori necessari. Essi hanno così deciso di rinnovare i binari già esistenti piuttosto che costruire nell'immediato nuove infrastrutture nonché procedere gradualmente nella costruzione degli impianti che consentiranno una velocità più elevata e una maggiore portata.

Essi sono tuttavia consapevoli che è possibile procedere gradualmente nella realizzazione di impianti compatibili con l'ERTMS purché la mancanza di impianti interoperabili sul tracciato in Ungheria non pregiudichi l'attrattiva di questa tratta est-ovest attraverso l'Ungheria. I sistemi di segnalamento saranno totalmente sostituiti e sarà installato un sistema di protezione automatica dei treni ERTMS/ETCS.

Il tracciato ufficiale del PP6 è Hodoš – Boba – Székesfehérvár – Budapest – Miskolc – Záhony. In questa fase non sarà necessaria alcuna nuova struttura per il completamento del PP6 in Ungheria; l'ammodernamento dei binari esistenti e gli adattamenti alla sovrastruttura renderanno il PP6 un progetto realizzabile almeno per il medio termine.

Il coordinatore è del parere che un "tracciato ufficiale" non dovrebbe rappresentare una costrizione per nessuno Stato membro o paese confinante. Egli mostrerebbe una flessibilità ben ponderata nei riguardi di soluzioni temporanee che potrebbero essere considerate per ragioni di opportunità e costi temporaneamente troppo pesanti da sostenere per un'economia quale quella ungherese. Tale flessibilità escluderebbe ovviamente l'indulgenza nei riguardi di soluzioni temporanee che, per qualsiasi motivazione, fossero irrealizzabili per gli operatori del mercato.

L'ammodernamento della sezione tra Hodoš and Boba sarà terminato entro il 2013. Le autorità ungheresi stanno sviluppando due alternative temporanee alla tratta ufficiale del PP6, per le motivazioni di cui sopra.

La prima alternativa temporanea include il tracciato Boba – Győr – Budapest invece di quello di Boba – Székesfehérvár – Budapest. Il tracciato ufficiale attraversa zone collinari e richiede lavori di ammodernamento costosi per raggiungere la velocità di 160 km/h. La seconda soluzione temporanea consiste nello scegliere un tracciato via Budapest – Debrecen – Záhony piuttosto che via Budapest – Miskolc – Záhony. Questa alternativa è scelta per la stessa motivazione. In ogni caso, il potenziamento di parti del tracciato del PP6 per adattarsi a velocità di 160 km/h potrebbe essere troppo costoso da realizzare.

## **7. Finanziamento**

Non è un compito semplice finanziare infrastrutture ferroviarie costose che cominciano a fruttare dopo 30, 40 o più di 50 anni. Fino a prima della crisi creditizia del 2008, gli investitori privati non erano realmente propensi a pagare per opere ingegneristiche e spesso ponevano un limite ai pagamenti delle sovrastrutture (o di parte di esse).

Ciò lasciava la maggior parte dei costi a carico del settore pubblico, il quale è stato colpito dalla crisi creditizia al pari del settore privato. È tuttavia in corso un cambio di mentalità e gli investitori hanno compreso che un'efficace gestione del loro portafoglio rappresenta un buon investimento per il futuro. Gli investimenti in infrastrutture ferroviarie rappresentano una scommessa sicura, giacché essi hanno la caratteristica positiva di essere molto longeve. L'Europa usa ancora le linee ferroviarie costruite durante l'ultima parte del diciannovesimo secolo. Per i problemi correlati a questa situazione, si veda il capitolo 3 della presente relazione.

Alcuni esempi di opportunità che si offrono attualmente:

- una maggiore partecipazione della Banca europea per gli investimenti. La Banca esiste in virtù del fatto che, in qualità di istituzione dell'Unione europea, essa tiene maggiormente in considerazione il futuro a più lungo termine del continente europeo;
- la realizzazione di alleanze strategiche sui modi di trasporto per consentire al trasporto futuro dell'UE di essere sano;
- una visione lungimirante sugli interessi dell'intero continente euroasiatico ha portato, in passato, vantaggi all'Europa così come all'Asia;
- le ferrovie diventeranno uno dei modi di trasporto preferiti del 21° secolo per il trasporto merci, considerati i suoi vantaggi ambientali ed economici a lungo termine.

In termini più concreti:

- i finanziamenti incrociati di infrastrutture conformi alle esigenze ambientali saranno distribuiti uniformemente ai modi di trasporto e agli Stati membri che sono pronti a trarre maggiori vantaggi da tali finanziamenti incrociati;
- ogni singolo progetto dovrà essere eventualmente valutato separatamente e le sue caratteristiche specifiche dovranno essere prese in considerazione per determinare quale parte del cofinanziamento sarà attribuita a quale collegamento in una catena di trasporti;
- in regioni sensibili dal punto di vista ambientale, quali le Alpi, l'unica vera alternativa al trasporto su strada è rappresentata dal trasporto ferroviario; anche questo è un elemento che occorre prendere in considerazione, per esempio nel dibattito sul dossier Eurobollo. La navigazione può svolgere un ruolo minore;
- nel caso di molti progetti apparentemente costosi relativi a infrastrutture, la Commissione europea ha adottato la sua decisione finanziaria nel mese di dicembre 2008. Spetta ora alle autorità del settore pubblico e a quelle del settore privato

dimostrare che insieme possono affrontare i difficili impegni relativi al resto del finanziamento, per esempio nel caso del progetto transfrontaliero Lione-Torino;  
- l'importanza del resto, espressa in termini finanziari, varia con l'inflazione/deflazione, ma non dovrebbe diminuire. In genere questi costi aumenteranno nel tempo, in particolare quando in futuro sarà superata la fase peggiore della stretta creditizia e il denaro comincerà a circolare nuovamente.

## **8. Conclusioni e priorità per il futuro**

La motivazione fondamentale alla base del PP6 – infrastrutture di trasporto per un futuro sostenibile – definisce le priorità per i lavori futuri su tale asse ferroviari, sia a breve termine, che a medio o a lungo termine.

Il coordinatore, i paesi partecipanti al progetto e gli altri partner coinvolti cercheranno di realizzare velocemente dei progressi su alcune questioni relative al trasferimento modale. Egli dedicherà altresì molto del suo tempo agli sviluppi sulla parte più a est del PP6, per garantire che i treni potranno viaggiare senza eccessivi ostacoli in direzione del confine ucraino.

Il seguente elenco include le attività su cui si focalizzerà il coordinatore; alcune sono realizzabili a breve termine, altre attività richiederanno più tempo:

- alcune più semplici questioni d'interoperabilità, quali gli eccessivi ostacoli ai confini su un mercato ferroviario unico. Molti lavori apparentemente non necessari devono ancora essere fisicamente realizzati ai confini, dove il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri di alcune procedure permetterebbe di guadagnare una enorme quantità di tempo. Il coordinatore preparerà il terreno affinché ciò accada, cominciando dalla linea storica tra Lione e Torino (si veda il capitolo 3);
- il coordinatore si rallegra di un ruolo attivo dell'Agenzia ferroviaria europea a Valenciennes, che consentirà di compiere progressi su dossier tecnici quali il riconoscimento reciproco delle luci posteriori e degli stop e delle luci anteriori, il divieto dell'avviamento a freddo di locomotori che inquinano eccessivamente le stazioni di smistamento. Egli cercherà altresì, sul lungo termine, il loro sostegno su questioni quali l'accesso all'energia per tutti gli attori a eguali condizioni;
- ciò condurrà all'introduzione di requisiti sull'interoperabilità nel bando di gara per l'Autostrada Ferroviaria Alpina (si veda il capitolo 3);
- sul lato finanziario, il coordinatore raccomanderà ai paesi partecipanti al progetto di rispettare le rispettive scadenze autoimposte nelle decisioni di cofinanziamento della Commissione del 2008 e nelle precedenti decisioni di cofinanziamento. Il rispetto delle scadenze permetterà alla Commissione, al Parlamento e al Consiglio di considerare più di buon grado i finanziamenti adeguati per il periodo 2014-2020. Esso condurrà ugualmente nel 2010 a un riesame intermedio di tali decisioni che non penalizzerà il PP6;
- i partner del PP6 dovranno investire nella scelta e costruzione di piattaforme intermodali strategicamente situate lungo il tracciato e garantiranno un trattamento equo per i modi di trasporto a seconda delle loro qualità specifiche;
- il coordinatore cercherà altresì di promuovere attivamente partenariati strategici tra i partner logistici che possono beneficiare del PP6. Tra questi vi sono porti marittimi e di navigazione interna, operatori dei terminal, spedizionieri, ecc.: in breve, tutti i collegamenti che creano una catena logistica fluida;
- il coordinatore vorrebbe creare una struttura di monitoraggio più permanente per l'intero tracciato del PP6. Una riunione a livello ministeriale una volta l'anno con i

quattro paesi partecipanti al progetto costituirà una buona opportunità per effettuare un bilancio comune e compiere dei passi in avanti;

- il fatto che il PP6 sarà costruito per motivi ambientali rimarrà un fattore di primaria importanza; ciò va di pari passo con un'ulteriore crescita economica responsabile.

Il coordinatore desidera infine ringraziare tutti coloro coinvolti in tale lavoro; senza la loro cooperazione costruttiva sarebbe stato impossibile qualsiasi progresso. Ciò vale per i rappresentanti delle autorità pubbliche a ogni livello, per le persone del settore privato, quale il settore ferroviario e tutti gli altri rappresentanti del mondo industriale che si sono impegnati a rivestire un ruolo attivo nel processo decisionale. Stessa menzione meritano i molti partecipanti attivi provenienti dagli ambienti universitari.

Tuttavia il ringraziamento più sentito va ai cittadini, attraverso i gruppi organizzati o individualmente. I loro commenti e le loro osservazioni critiche hanno mantenuto attivo il processo decisionale, che ha tenuto conto delle critiche fondate o delle alternative realizzabili. Il coordinatore auspica di poter continuare il proprio lavoro con il loro sostegno, rimanendo tuttavia aperto a critiche costruttive.

**Allegato 1    Cartina dello stato di avanzamento del PP6 – situazione a giugno 2009**

