



COORDINATORE EUROPEO PP6

TEN-T

Reti transeuropee di trasporto

Relazione annuale d'attività 2009-2010 per il PP6

Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Capodistria-Divača-Lubiana-
Budapest-frontiera ucraina

Laurens Jan BRINKHORST

Bruxelles

Agosto 2010

La presente relazione rappresenta esclusivamente le opinioni del coordinatore europeo e non pregiudica la posizione ufficiale della Commissione europea.

INDICE

Sintesi	3
1. Introduzione al progetto	5
2. Lione – Torino – sezione internazionale.....	6
2.1. Sezione francese – tratte di accesso alla sezione comune.....	6
2.2. Sezione comune franco-italiana, inclusa la galleria di base Lione-Torino	6
2.3. Sezione francese – tratte di accesso da Torino alla sezione comune	8
2.4. Progressi istituzionali in Italia	8
2.5. Rinnovo del trattato di Torino	9
3. La linea esistente tra Lione e Torino	9
3.1. Sviluppo dell'Autostrada Ferroviaria Alpina.....	10
4. Sezione Torino – Milano – Trieste	10
5. Trieste – Divača/Capodistria - Divača.....	11
6. Divača – Lubiana – Budapest – frontiera ucraina	12
6.1. Divača – frontiera ucraina.....	12
6.2. Cooperazione transfrontaliera Slovenia – Ungheria	12
6.3. Sviluppi in Ungheria.....	13
7. Conclusioni e priorità.....	14
Allegato 1.....	15

Sintesi

L'asse ferroviario da Lione alla frontiera ucraina costituisce il principale passaggio est-ovest a sud delle Alpi e collega la penisola iberica con l'Europa dell'Est e oltre. L'asse ferroviario lungo 1638 km è un importante asse est-ovest ad alta capacità che oltrepassa le Alpi tra Lione e Torino. Esso tocca quattro Stati membri (Francia, Italia, Slovenia e Ungheria) e collegherà importanti aree urbane. Inoltre fornirà un importante aumento della capacità di trasporto consentendo così, nelle sensibili regioni montane che attraverserà, un trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

Il coordinatore europeo per questo progetto prioritario è Laurens Jan Brinkhorst, successore della signora Loyola de Palacio dal 5 luglio 2007.

Sezioni transfrontaliere

Il progetto comprende tre sezioni transfrontaliere:

Lione - Torino

La sezione Lione-Torino, della lunghezza totale di 235 km, costituisce l'elemento centrale dell'asse ferroviario ad alta capacità Lione-frontiera ucraina. Questa sezione comprende la galleria di base transfrontaliera, lunga 57 km, che inizia a St Jean de Maurienne ed esce nella Val di Susa, e anche le tratte di accesso da Lione e da Torino. I lavori di genio civile per le tratte di accesso e la galleria di base non sono iniziati.

Lo stato di avanzamento della galleria di base presenta situazioni diverse tra Francia e Italia. In Francia sono state già ottenute le autorizzazioni necessarie per la costruzione della galleria di base. Delle tre gallerie esplorative situate nel territorio francese, due sono già state completate e la terza è prossima al completamento.

In Italia gli scavi esplorativi sono in corso dall'inizio del 2010. Questo consentirà l'elaborazione di un progetto preliminare dell'attuale promotore della galleria di base, la Lyon Turin Ferroviaire (LTF).

La Commissione europea ha assegnato 672 milioni di euro agli studi e all'avvio dei lavori di genio civile per la galleria di base fino alla fine del 2013. La tabella di marcia è serrata ed è opportuno che non si verifichino ulteriori ritardi in modo da garantire l'erogazione dell'intera somma da parte della Commissione.

Trieste-Divača

La seconda sezione transfrontaliera di questo asse si trova fra Trieste e Divača. Nel 2008 era stato raggiunto un accordo preliminare per un tracciato. Tuttavia quando il progetto è stato sottoposto a consultazione pubblica nella regione Friuli Venezia Giulia, diverse pubbliche amministrazioni hanno sollevato decise obiezioni al progetto a causa dell'impatto ambientale negativo di tale percorso sull'idrogeologia carsica e dell'interferenza con i bacini idrici. Una soluzione offerta dall'Italia non è risultata accettabile per la Slovenia in quanto avrebbe avuto notevoli ripercussioni sulla costruzione della nuova linea ferroviaria tra Capodistria e Divača. Nel febbraio 2010 è stato raggiunto un accordo su una variante nord. Il percorso del "corridoio alto" passa nelle vicinanze della linea ferroviaria esistente che collega Bivio d'Aurisina con Opicina, Sežana (Sesana) e Divača (Divaccia). Al momento si tratta di una linea a doppio binario con una pendenza del 12 per mille e una velocità massima di 60-80 km/h a causa del

raggio ridotto delle sue curve, necessario per evitare le “doline”, le cavità superficiali dell’Altopiano Carsico.

Slovenia-Ungheria

La sezione transfrontaliera tra Slovenia e Ungheria va da Hodoš a Boba. La linea ferroviaria che conduce a Hodoš (Pragersko-Hodoš, 110 km) in Slovenia è in corso di adeguamento e di elettrificazione. Il termine dei lavori di adeguamento della sezione slovena Pragersko-Hodoš, consistenti nell’elettrificazione della tratta e in alcuni lavori di ricostruzione per raggiungere la velocità obiettivo di 160 km/h, è previsto per il 2015. L’adeguamento della sezione ungherese fino a Boba terminerà nel 2013.

Altre sezioni

Italia

Le sezioni lungo la tratta Torino-Milano-Trieste del progetto sono in fase di costruzione o di progettazione avanzata. La linea Torino-Novara è stata ultimata ed è già operativa e la sezione Novara-Milano è stata completata nel dicembre 2008. Le sezioni Milano-Treviglio e Padova-Venezia sono entrambe operative. La sezione Milano-Brescia sarà appaltata entro breve, mentre le altre sezioni sono giunte a fasi diverse di progettazione. La linea Venezia-Trieste è invece in considerevole ritardo.

Slovenia

La costruzione della nuova linea ferroviaria a binario unico Divača-Capodistria avrà inizio nel novembre 2010 e si concluderà nel 2017. A tale scopo il Parlamento sloveno ha varato nell’aprile 2010 una legge per assegnare le entrate generate dal rimborso annuale per l’uso delle strade e dal canone di concessione del porto di Capodistria al finanziamento della costruzione e modernizzazione dell’infrastruttura ferroviaria slovena. I lavori sono già iniziati con l’introduzione di un nuovo sistema di segnalamento (conclusione prevista per giugno 2010) e la ricostruzione della stazione merci di Capodistria, il cui termine è previsto nel 2011. Sono in corso studi sulla sezione tra Divača e Lubiana e Lubiana-Zidani Most.

Ungheria

L’adeguamento della sezione tra Hodoš e Boba terminerà entro il 2013. I lavori stanno procedendo anche per quanto riguarda la sezione Budapest-Székesfehérvár. I progetti di studio TEN-T stanno procedendo per tutte le altre sezioni del PP6, come per esempio le sezioni Boba-Székesfehérvár e Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Záhony (frontiera ucraina). A causa di una carenza di finanziamenti, le autorità ungheresi stanno mettendo a punto alternative temporanee al tracciato ufficiale del PP6 per le ragioni sopra menzionate. La prima alternativa temporanea è costituita dal tracciato da Boba a Győr e oltre Győr sulla linea PP22, che fornisce un collegamento con Budapest alternativo alla linea Boba-Székesfehérvár-Budapest. Il tracciato ufficiale attraversa territori collinari e necessita di costosi lavori di adeguamento per raggiungere la velocità di 160 km/h. La seconda soluzione temporanea utilizza la linea esistente del PP22 da Budapest a Szolnok e da qui un tracciato via Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony anziché Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Záhony. Al momento in questa zona non vi sono lavori in corso.

1. Introduzione al progetto

Le precedenti relazioni annuali¹ forniscono una descrizione esaustiva del progetto prioritario 6 (denominato nel prosieguo PP6) e dei progressi compiuti fino all'estate del 2009. Il PP6 è l'unico corridoio est-ovest a sud delle Alpi che sarà in grado di assorbire un considerevole volume di traffico dalla penisola iberica attraverso i paesi del progetto Francia, Italia, Slovenia e Ungheria e viceversa. Il suo completamento fornirà inoltre a diverse sezioni delle opzioni di riserva per il traffico nord-sud e sud-nord.

La ragione alla base del PP6 è la necessità di una politica di co-modalità, di utilizzare cioè tutte le modalità di trasporto al meglio delle loro possibilità (ambientali ed economiche). Il sensibile contesto ambientale alpino e l'insostenibile crescita del traffico stradale lungo questo corridoio ne rendono la realizzazione davvero prioritaria. Un altro argomento a favore del progetto è l'effetto positivo sull'occupazione che avrà nelle regioni attraversate, in particolare ora che l'Italia, proprio come la Francia, ha scelto un approccio ai lavori che massimizzerà i benefici per i territori attraversati dalla linea.

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

- Lione – Torino;
- Torino – Trieste;
- Trieste – Divača/Capodistria - Divača
- Divača – Lubiana – Budapest – frontiera ucraina.

Nel corso dei TEN-T Days di Saragozza, l'8 giugno Francia, Italia, Slovenia e Ungheria hanno firmato un memorandum d'intesa sul progetto. Il vicepresidente Kallas e il coordinatore hanno firmato una dichiarazione di sostegno a nome della Commissione europea. Nel memorandum i paesi ribadiscono la priorità politica attribuita al completamento del PP6.

Allo stesso tempo assumono impegni precisi per garantire il progredire del progetto, in particolare nelle sezioni transfrontaliere. Quest'anno Francia e Italia porteranno a termine i loro negoziati con un nuovo trattato di Torino che stabilirà il promotore pubblico per la fase dei lavori per la sezione comune, definirà il tracciato nonché la percentuale dei relativi costi sostenuti dai due paesi. Il nuovo trattato conterrà anche nuove regole per la governance del progetto, ivi compreso un ruolo di partecipazione per la Commissione europea.

Italia e Slovenia concluderanno entro novembre lo studio di fattibilità sulla loro sezione transfrontaliera tra Trieste e Divača e avvieranno per questa parte una gestione comune. Nello stesso periodo Ungheria e Slovenia presenteranno, al prossimo invito a presentare proposte, una candidatura comune per la loro sezione transfrontaliera.

¹ Per la storia completa del progetto si consultino le prime relazioni annuali 2005-6, 2006-7, 2007-8 e 2008-2009 disponibili alla pagina http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm

2. Lione – Torino – sezione internazionale

2.1. Sezione francese – tratte di accesso alla sezione comune

La parte francese della sezione internazionale² inizia dal cosiddetto “Sillon Alpin” presso Lione e termina nei pressi di St Jean de Maurienne, dove ha inizio la sezione comune, ossia la galleria di base. Questo è l’attuale stato delle discussioni relative ai tratti di accesso, indicato dalla Réseau Ferré de France (RFF):

- la variante intorno a Lione consisterà in una linea mista per il trasporto merci (120 km/h) e passeggeri (220 km/h). Il progetto preliminare sommario (Avant-projet Sommaire – APS) della sezione nord e gli studi preliminari (Etudes Preliminaires) della sezione sud sono stati approvati nel dicembre 2009;
- l’APS per la linea ad alta velocità esclusivamente adibita al trasporto passeggeri da Lione a Chambéry (300/270 km/h) è stato approvato nel marzo 2002;
- l’APS per una linea provvisoria mista per il trasporto di merci (120 km/h) e passeggeri (220 km/h) tra Lione e il “Sillon Alpin” è stato approvato nel gennaio 2010.

La RFF indica una tabella di marcia provvisoria che inizia dall’approvazione dell’APS, passando per tutte le necessarie autorizzazioni e procedure di gara, fino al termine dei lavori in un periodo di tempo di dieci anni. L’obiettivo è di completare una prima fase delle tratte d’accesso contemporaneamente al completamento dei lavori per la galleria di base.

Va da sé che il completamento delle tratte di accesso alla galleria di base sul versante francese richiederà una particolare attenzione. Nel marzo 2007 è stata firmata una dichiarazione d’intenti tra il governo, le autorità locali (in particolare la regione Rhône-Alpes) e la RFF per definire i principi della prima fase di realizzazione delle tratte d’accesso, per un importo complessivo di 4,4 miliardi di euro. Si stima che gli accessi francesi, che comprendono tre gallerie (Belledonne, Dulin-Lépine e Chartreuse), avranno un costo nell’ordine degli 11 miliardi di euro.

2.2. Sezione comune franco-italiana, inclusa la galleria di base Lione-Torino

La sezione comune franco-italiana è costituita dai collegamenti con la linea storica, il più vicino possibile al confine per entrambe le estremità, presso St Jean de Maurienne in Francia e presso Bussoleno/Bruzzolo³ in Italia.

Fin dall’inizio è risultato chiaro a Italia e Francia che occorre un’organizzazione comune per consentire un approccio coordinato alla galleria di base. Per questo motivo nel 2001 è stata costituita come promotrice della linea fino all’inizio della fase effettiva dei lavori la Lyon Turin Ferroviaire (LTF), filiale al 50% della Réseau Ferré de France (RFF) e al 50% di Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

² L’accordo intergovernativo del 2001 tra l’Italia e la Francia stabilisce che la parte francese della sezione internazionale è compresa tra “*il Sillon Alpin e le zone circostanti St Jean de Maurienne*” (art. 2 dell’accordo).

³ La revisione dei PP/APS approvati dalla conferenza intergovernativa del 9 luglio 2010 prevede che la “sezione comune” termini, sul versante italiano, in corrispondenza del primo punto di connessione con la linea storica più vicina al confine francese. Tale punto corrisponde a “Chiusa San Michele”.

I lavori per i tunnel e per le gallerie di accesso in Francia, a St Martin La Porte, Modane e La Praz stanno procedendo speditamente. La galleria di accesso di Modane, lunga 4 000 metri, è stata completata nel novembre 2007, circa dieci mesi prima del previsto. I lavori a La Praz (profondità totale di 2 480 metri) sono terminati nel gennaio 2009. I lavori per la galleria di accesso di St Martin La Porte, della lunghezza di 2 400 metri, sono iniziati nel 2003. Questa è stata la galleria più complessa da costruire avendo dovuto affrontare numerose difficoltà di natura geologica, una ragione in più per costruire tali pozzi discendenti come lavori preparatori. La galleria è stata terminata di recente, alla fine di giugno.

I lavori per la galleria di accesso sul versante italiano non sono stati possibili per l'ovvia ragione che non è stato ancora raggiunto un accordo definitivo sul tracciato del percorso attraverso la Val di Susa.

Nel dicembre 2007 le autorità francesi hanno approvato la dichiarazione di interesse pubblico per la sezione comune franco-italiana della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino. L'unica parte mancante nella dichiarazione di interesse pubblico è la località di Villarodin. L'inclusione di questa parte è prevista in tempi brevi.

La galleria internazionale sarà costruita accedendo alla futura struttura dagli ingressi del lato francese e italiano. Ma gli scavi saranno effettuati anche dalla base di ciascuna delle gallerie di accesso. Questo consentirà una realizzazione simultanea della galleria in più punti, abbreviando il tempo previsto per il completamento della galleria di base. Anche prima del termine della fase di ingegneria civile potrebbero iniziare i lavori di installazione degli impianti della galleria, seguiti da prove preliminari all'entrata in servizio. Contrariamente a quanto indicato nella richiesta di finanziamento presentata alla Commissione europea, i ritardi sopra menzionati renderanno improbabile un avvio dei lavori di costruzione della galleria entro la fine del 2013.

La galleria di base, della lunghezza di 57 km circa, andrà da St Jean de Maurienne a Susa.

Nel dicembre 2008 la Commissione europea ha deciso di riservare 671,8 milioni di euro agli studi e ai lavori relativi alla sezione comune italo-francese per il periodo 2007-2013. L'erogazione del denaro dipenderà dalla capacità dei due partner di rispettare le scadenze del progetto indicate nella loro richiesta di cofinanziamento TEN-T. La valutazione intermedia dei progetti prioritari TEN-T che si terrà nel 2010 farà il punto dei progressi compiuti e deciderà se i fondi destinati alla sezione comune possano essere effettivamente erogati o se dovranno essere redistribuiti tra altri progetti prioritari che abbiano invece rispettato le scadenze che si erano imposte. È previsto che la Commissione prenda una decisione nell'autunno del 2010.

Con ogni probabilità i lavori di costruzione del primo (e unico) pozzo discendente sul territorio italiano, la galleria de La Maddalena, riceverà l'approvazione formale in Italia alla fine del settembre 2010. I lavori di progettazione dettagliata e di costruzione potrebbero pertanto iniziare a ottobre.

2.3. Sezione francese – tratte di accesso da Torino alla sezione comune

Il “Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi” (v. paragrafo 2.4) del luglio 2008 ha stabilito che i problemi del trasporto locale nell’area di Torino andranno risolti in tempi brevi. Per questo la RFI ha dedicato gran parte dei propri sforzi a garantire che l’area di Torino non costituisca una strozzatura una volta inaugurata la nuova linea. Inoltre ha dedicato sforzi anche maggiori per garantire che le strozzature già esistenti oppure previste nell’area siano eliminate o evitate.

Tali sforzi sono stati definiti anche nelle previsioni finanziarie di un accordo stipulato tra il governo italiano e la regione Piemonte il 23 gennaio 2009. RFI dispone pertanto dei fondi necessari per rafforzare la scorrevolezza e la sicurezza del traffico ferroviario e metropolitano nell’area torinese.

2.4. Progressi istituzionali in Italia

L’“Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione” ha avviato le proprie attività nel dicembre 2006 in risposta all’opposizione al progetto da parte dei cittadini della Val di Susa. L’Osservatorio, presieduto dal sig. Virano, ha avuto un grande successo nel realizzare un processo di inclusione dopo un periodo di accesi dibattiti. La fase 1 delle attività dell’Osservatorio è terminata, come previsto, alla fine del giugno 2008.

Per rispettare tale scadenza, Lyon Turin Ferroviaire e Rete Ferroviaria Italiana hanno proposto un nuovo possibile tracciato attraverso la Val di Susa. Tale tracciato rispetta pienamente il delicato contesto ambientale del territorio e utilizza il più possibile infrastrutture già esistenti. Secondo il nuovo tracciato proposto nel giugno 2008, l’uscita della galleria internazionale si troverebbe a Susa, dove sarà costruita una stazione internazionale.

Il 28 giugno 2008 l’Osservatorio ha raggiunto un accordo chiamato “Accordo di Pracatinat”. Il 29 luglio 2008 le autorità italiane preposte, riunite nel cosiddetto “Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi”, hanno stabilito che l’Osservatorio continui le proprie attività dedicando una particolare attenzione a risolvere i problemi di trasporto locale dell’area, avviare attività di trasferimento modale per garantire che le strade alpine dell’area vengano liberate da 100.000 mezzi pesanti entro l’ottobre del 2011 e avviare le procedure di progettazione preliminare per la nuova linea dalla frontiera francese a Settimo Torinese.

Nell’arco del periodo di riferimento l’Osservatorio ha proseguito il proprio lavoro tecnico con i rappresentanti di tutte le parti interessate. Le attività della seconda fase dell’Osservatorio si sono concluse il 30 giugno 2010 con il trasferimento alle autorità dei progetti preliminari per la linea sul territorio italiano fino a Torino. L’accordo raggiunto dovrebbe ora essere confermato in un documento giuridicamente vincolante riguardante il nuovo tracciato. L’Osservatorio accompagnerà tutte le attività riguardanti la linea in Italia fino alla fine del 2010.

2.5. Rinnovo del trattato di Torino

La Conferenza intergovernativa ha autorizzato un cosiddetto gruppo di lavoro binazionale a preparare l'adeguamento del trattato di Torino del 2001 alla situazione che si è profilata negli ultimi otto anni. Questo gruppo di lavoro ha iniziato a riunirsi nel febbraio 2009 e ha tenuto sinora 10 riunioni.

La versione rinnovata del trattato di Torino stabilirà, tra l'altro, quanto segue:

- il futuro promotore dei lavori di genio civile per la sezione comune;
- il tracciato della linea;
- la distribuzione dei costi tra Italia e Francia;
- i principi alla base delle misure di promozione della transmodalità nella regione delle Alpi;
- la nuova struttura di governance del progetto, compreso il ruolo della Commissione europea.

Per essere in grado di rispettare le scadenze, anche con un certo margine, Francia e Italia dovranno riuscire a firmare il nuovo trattato non oltre la fine del 2010.

3. La linea esistente tra Lione e Torino

La linea storica tra Lione e Torino è un'infrastruttura risalente per la maggior parte della sua lunghezza al diciannovesimo secolo. Uno dei maggiori ostacoli lungo il percorso è il tunnel del Fréjus. Le dimensioni antiche della galleria si sommano ad altri problemi di questa linea come l'elevata pendenza, l'elevata altitudine e le rigide condizioni meteorologiche in inverno nonché il rapido logoramento di ruote e freni del materiale rotabile in tutte le stagioni.

I lavori alla galleria storica sul versante francese saranno completati entro la fine del 2010. I lavori sul versante italiano sono già terminati. Si auspica che la linea storica possa offrire, entro l'inizio del 2011, servizi rivitalizzati e migliorati. Per ottenere servizi ferroviari migliorati, i requisiti fondamentali da soddisfare comprendono in primo luogo puntualità, tempi di percorrenza ridotti e volumi di trasporto maggiorati, fermo restando che la condizione alla base di tutti i modi di trasporto è la sicurezza.

Il coordinatore ha costituito alla fine del 2007 un gruppo di lavoro ad alto livello per la linea esistente. La situazione attuale è la seguente:

- Sono stati compiuti ottimi progressi nel coordinamento tra i due gestori delle infrastrutture RFI e RFF. Entro quest'estate costituiranno un segretariato permanente che potrà lavorare su problemi concreti ove richiesto dal gruppo di lavoro ad alto livello.
- Buoni progressi sul rinnovato coinvolgimento delle società ferroviarie nella ricerca di soluzioni per alcuni ostacoli che rendono le loro operazioni indebitamente difficoltose e costose.
- Attenta valutazione e introduzione di condizioni di interoperabilità nella gara per il servizio definitivo dell'Autostrada Ferroviaria Alpina (v. più avanti). Questo avrà luogo in collegamento con uno studio tecnico e di mercato su un servizio di locomotive congiunto.

- Avranno presto inizio attività concrete volte ad assicurare uno sportello unico a tutti gli utilizzatori della ferrovia, per la loro pianificazione tanto annuale quanto stagionale, lavorando allo stesso tempo per raggiungere gradualmente una gestione quotidiana comune della linea.
- Prosecuzione del lavoro sul reciproco riconoscimento di problemi tecnici, come ad esempio luci di testa, di coda e freni, e questioni meno tecniche ma ugualmente importanti come la formazione di macchinisti in grado di guidare sia nel tratto italiano sia in quello francese.

3.1. Sviluppo dell'Autostrada Ferroviaria Alpina

Alla fine del 2003, Francia e Italia hanno avviato un servizio sperimentale di autostrada ferroviaria lunga 175 km tra Aiton (FR) e Orbassano, presso Torino, attraverso il tunnel del Fréjus. Il servizio è gestito da una affiliata di SNCF e Trenitalia (Autoroute Ferroviaria Alpine/Autostrada Ferroviaria Alpina - AFA).

Una volta terminati i lavori al tunnel del Fréjus, esso consentirà il trasporto su rotaia di camion di 4,03 metri di altezza. Sarà anche possibile aumentare la frequenza del servizio dai 4 servizi navetta odierni ad almeno 10. RFF ha indicato che i lavori termineranno definitivamente entro la fine del 2010.

Nel 2009 il gruppo franco-italiano per il servizio autostradale ferroviario italo-francese, costituito dai due ministeri competenti, ha notevolmente aumentato l'intensità delle proprie attività su questo argomento. Le riunioni si stanno tenendo quasi a cadenza bisettimanale. Tale intenso lavoro sta dando buoni frutti. La tabella di marcia indicativa concordata tra Francia e Italia su un servizio definitivo si presenta come segue:

- Estate 2009: indizione della procedura di gara nella Gazzetta ufficiale;
- Fine del 2009: invio dei documenti di gara ai candidati dichiarati e prescelti;
- Autunno 2010: assegnazione degli appalti da parte degli Stati membri;
- Gennaio 2011: avvio del servizio migliorato definitivo.

4. Sezione Torino – Milano – Trieste

Le sezioni lungo la parte Torino – Milano – Trieste del progetto sono in fase avanzata di costruzione o di progettazione. I lavori di adeguamento e di nuova costruzione delle linee ferroviarie tra Torino e Trieste stanno procedendo. La linea Torino – Novara è terminata e già operativa, mentre i lavori sulla sezione Novara – Milano sono stati completati nel dicembre 2008. La sezione Milano – Treviglio è operativa e lo stesso vale per la sezione Padova – Venezia. Per la sezione Milano – Brescia sarà presto indetta una gara d'appalto. Le altre sezioni sono giunte a fasi diverse di progettazione.

I lavori per la sezione tra Treviglio e Brescia inizieranno entro settembre 2010 e il loro termine è previsto per l'aprile 2015, in tempo per l'inaugurazione dell'EXPO 2015 a Milano.

Per quanto riguarda la sezione Venezia – Trieste, le autorità italiane hanno rassicurato il coordinatore, su sua richiesta, sul fatto che stanno facendo tutto quanto in loro potere per evitare che la sezione Venezia – Trieste divenga un collo di bottiglia.

Ovviamente il traffico est-ovest è tanto vitale quanto quello nord-sud e sud-nord e ciascuno dei due può costituire un'opzione di riserva per l'altro. È quindi importante che

questa sezione non resti indietro nella tabella di marcia per la posizione concorrenziale dei porti italiani sull'Adriatico settentrionale (tra i quali Venezia, Monfalcone e Trieste) e naturalmente per il loro hinterland, che va ben al di là delle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia.

Alla luce di quanto precede, il coordinatore auspica che eventuali problemi restanti di coordinamento interno su questa sezione siano risolti al più presto.

5. Trieste – Divača/Capodistria - Divača

Attualmente non esiste un'alternativa ferroviaria credibile in direzione est-ovest rispetto a questa parte del progetto prioritario. Il suo sviluppo è quindi fondamentale per consentire una riduzione della crescita del traffico merci su strada e per assorbire una parte sempre più significativa del traffico movimentato dai porti di Trieste e Capodistria, ma anche da altri porti sull'Adriatico settentrionale.

I governi di Italia e Slovenia hanno costituito congiuntamente una commissione intergovernativa per la sezione Trieste-Divača, riunitasi per la prima volta nel dicembre 2007.

Nel dicembre 2008, la Commissione europea ha deciso di assegnare circa 51 milioni di euro agli studi preparatori per la progettazione della sezione Trieste – Divača. Il termine di tali studi di progettazione è previsto entro la fine del 2013, dopo di che potranno avere inizio i lavori di costruzione del tracciato ottimale. La Commissione ha inoltre deciso di assegnare 24 milioni di euro all'accesso a Trieste da Ronchi dei Legionari. Anche qui il cofinanziamento riguarda gli studi preparatori e le attività di progettazione.

È essenziale stabilire un organismo comune italo-sloveno per la sezione transfrontaliera tra Trieste e Divača. Nella prima metà del 2010, gli italiani e gli sloveni hanno espresso il proprio accordo su tale organismo, con sede stabilita in principio a Trieste e con il primo presidente di nazionalità slovena. Questo accordo sarà formalizzato nell'ambito della prossima commissione intergovernativa nel 2010.

Per quanto riguarda il tracciato la situazione è la seguente. Il tracciato inizialmente scelto nel 2008 ha suscitato opposizioni in Friuli Venezia Giulia a causa di preoccupazioni di carattere ambientale. All'inizio del 2010 entrambe le parti hanno deciso di studiare la cosiddetta "variante alta" tra Trieste e Divača. Il percorso di questa variante passa nelle vicinanze della linea ferroviaria esistente che collega Bivio d'Aurisina con Opicina, Sežana e Divača. Al momento si tratta di una linea a doppio binario con una pendenza del 12 per mille e una velocità massima di 60-80 km/h a causa del raggio ridotto delle sue curve, necessario per evitare le "doline", le cavità superficiali dell'Altopiano Carsico.

Per quanto riguarda l'altro tratto della sezione transfrontaliera Trieste – Divača, la Slovenia sta progredendo con i lavori preparatori per l'adeguamento (costruzione di un secondo binario) della linea tra il porto di Capodistria e Divača. Si stima che i lavori avranno inizio nei primi mesi del 2011.

6. Divača – Lubiana – Budapest – frontiera ucraina

6.1. Divača – frontiera ucraina

Le autorità slovene hanno un ampio piano per l'adeguamento delle linee ferroviarie lungo il percorso del progetto prioritario 6 e stanno valutando diverse alternative per realizzare tali investimenti. Uno studio della Banca europea per gli investimenti condotto nella primavera del 2008 sembra difendere un approccio prudente e una realizzazione progressiva dell'adeguamento della rete per il raggiungimento di velocità e capacità più elevate.

Divača – Lubiana e Lubiana – Zidani Most – Pragersko

Lo studio di fattibilità sull'adeguamento di queste sezioni è in corso di preparazione. Le previsioni finanziarie sono state realizzate; lo studio è cofinanziato con fondi del bilancio TEN-T.

Le autorità slovene e le società ferroviarie sono seriamente impegnate nei lavori preparatori per l'hub ferroviario di Lubiana. Lo studio di fattibilità per questo nodo è stato completato nel 2009. È stato chiesto al ministero dell'Ambiente di elaborare una pianificazione dello spazio nazionale.

In questa sezione vi sono attualmente lavori in corso presso Košana, dove circa cinque chilometri di galleria sono in corso di modernizzazione. Non si segnalano sviluppi di rilievo per quanto riguarda la sezione da Zidani Most a Pragersko.

Pragersko – Hodoš

La sezione da Pragersko alla frontiera ungherese presso Hodoš non è attualmente elettrificata. Da Pragersko a Ormož è stata realizzata la modernizzazione degli impianti di sicurezza e di segnalamento, nonché i lavori di genio civile per consentire una velocità di 120 km/h. Anche i lavori di genio civile per aumentare la capacità della linea sono stati realizzati sull'infrastruttura di terra e in varie stazioni lungo questa sezione.

Il 24 giugno 2009 il governo sloveno ha adottato una nuova pianificazione dello spazio per la sezione tra Pragersko e Hodos per consentire l'elettrificazione, la ricostruzione e l'aggiornamento completo della linea.

6.2. Cooperazione transfrontaliera Slovenia – Ungheria

Dopo l'inizio del 2008 non vi sono stati nuovi incontri tra i ministri dei Trasporti di Slovenia e Ungheria nei quali sia stato trattato esplicitamente il tema della cooperazione transfrontaliera sul PP6 tra i due paesi del progetto. Il coordinatore auspica che tale incontro si tenga al più presto.

Il ministro dei Trasporti sloveno ha assunto l'iniziativa di incontrare il ministro dei Trasporti ungherese per discutere degli sviluppi del PP6 con riferimento a entrambi gli Stati membri. Il primo incontro si è tenuto nel luglio 2009 a Budapest. Il 21 luglio 2009 si è tenuto a Budapest il primo incontro di un gruppo di lavoro congiunto di esperti di infrastrutture ferroviarie che preparerà la documentazione necessaria per una futura domanda congiunta per un progetto transfrontaliero Pragersko – Hodoš – Ormož. Nel memorandum d'intesa, Slovenia e Ungheria si impegnano a consegnare un progetto transfrontaliero congiunto al prossimo invito a presentare proposte.

6.3. Sviluppi in Ungheria

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

Le autorità ungheresi hanno preso la prudente decisione di risparmiare tempo e denaro per l'adeguamento del tracciato del PP6 in Ungheria introducendo in modo graduale i vari lavori necessari. Hanno pertanto deciso di adeguare le tratte esistenti anziché costruire immediatamente nuove infrastrutture e anche di introdurre gradualmente gli impianti che consentiranno velocità e capacità più elevate.

Tuttavia sono consapevoli del fatto che l'introduzione graduale di impianti compatibili con l'ERTMS è fattibile fino a quando la mancanza di impianti interoperabili sul tracciato ungherese non pregiudichi l'attrattiva di questo tratto est-ovest attraverso l'Ungheria. I sistemi di segnalamento saranno completamente sostituiti e sarà installato l'ERTMS/ETCS come sistema automatico di protezione dei treni.

Il tracciato ufficiale del PP6 è Hodoš – Boba – Székesfehérvár – Budapest – Miskolc – Záhony. In questa fase non occorre alcuna nuova infrastruttura per completare il PP6 in Ungheria; l'adeguamento delle tratte esistenti e gli adattamenti alla sovrastruttura renderanno il PP6 un percorso utilizzabile almeno nel medio termine.

Il coordinatore è dell'avviso che un "tracciato ufficiale" non dovrebbe costituire una camicia di forza per nessuno Stato membro o paese confinante. È disposto a mostrare una flessibilità ben ponderata verso soluzioni temporanee che potrebbero essere prese in considerazione per ragioni di convenienza e di costi che al momento sarebbero troppo onerosi da sostenere per un'economia come quella ungherese. Ovviamente tale flessibilità escluderebbe un trattamento favorevole per soluzioni temporanee che, per qualsiasi ragione, siano soluzioni impraticabili per i soggetti operanti sul mercato.

L'adeguamento della sezione tra Hodoš e Boba sarà completato entro il 2013. Le autorità ungheresi stanno sviluppando due alternative temporanee al percorso ufficiale del PP6 per i motivi sopra citati.

La prima alternativa temporanea consiste nel tracciato Boba – Győr – Budapest anziché Boba – Székesfehérvár – Budapest. Il tracciato ufficiale attraversa un terreno collinare e richiede costosi lavori di adeguamento per raggiungere una velocità di 160 km/h. La seconda soluzione temporanea prevede di scegliere un tracciato via Budapest – Debrecen – Záhony anziché Budapest – Miskolc – Záhony. Anche questa alternativa è preferita per la stessa ragione. In nessuna circostanza sarebbe eccessivamente costoso l'adeguamento di parti del tracciato PP6 per permettere velocità di 160 km/h.

7. Conclusioni e priorità

I progressi del PP6 hanno registrato un rallentamento dopo la metà del 2009. Il memorandum di Saragozza conferma che la volontà politica dei paesi partecipanti di completare il progetto resta forte, ma i progressi sul campo non sono stati uniformi. Per quanto riguarda la sezione transfrontaliera tra Lione e Torino, le ragioni di tale disomogeneità sono state varie, dai ritardi nel raggiungimento di un accordo sul tracciato nel territorio italiano alla mancata conoscenza dei costi del progetto, nonché a negoziazioni sulla suddivisione dei costi tra i paesi.

Ora il tracciato italiano è stato definito e sarà formalizzato entro quest'anno. La priorità per Italia e Francia, a parte l'inizio dei lavori sul pozzo discendente de La Maddalena, nel territorio italiano, è chiaramente di raggiungere un accordo per il nuovo trattato di Torino. Se questo trattato non sarà realizzato entro la fine dell'anno, la tabella di marcia del progetto sarà seriamente compromessa.

Per quanto riguarda le sezioni interne italiane, il coordinatore ribadisce le proprie preoccupazioni sulla sezione tra Venezia e Trieste. All'inizio dell'autunno farà visita alle autorità e alle parti interessate private per discutere tale questione. In questo contesto desidera esprimere la propria gratitudine per le attività delle due organizzazioni che coinvolgono i soggetti industriali operanti nell'ambito del PP6 in Francia e in Italia, rispettivamente la Transalpine e la Transpadana. La loro attività di sensibilizzazione è di grande aiuto.

Sul versante italo-sloveno, il ritardo è stato causato dal contesto ambientale particolarmente delicato. Tuttavia con il nuovo tracciato in fase di approvazione, il coordinatore confida nel fatto che le attività saranno rapidamente avviate e che sia recuperato il tempo perso. La creazione del nuovo organismo congiunto italo-sloveno dovrebbe costituire un incentivo importante. I progressi registrati nel miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria interna slovena sono relativamente buoni.

I mesi restanti del 2010 rappresentano una fase cruciale per il PP6. Dovranno iniziare i lavori per il primo pozzo discendente in Italia e dovrà essere concordato il nuovo trattato di Torino tra Italia e Francia. Allo stesso tempo tra Italia e Slovenia dovrà essere raggiunto un accordo relativo al tracciato della sezione transfrontaliera e alla costituzione di un'organizzazione comune per la sezione Trieste-Divača.

- | | | |
|-----------------|----------|--|
| Allegati | 1 | PP6 – Stato di avanzamento a maggio 2010 (mappa: Commissione europea) |
| | 2 | Memorandum d'intesa |

Allegato 1.



Allegato 2. Memorandum d'intesa, firmato a Saragozza l'8 giugno 2010

(v. file pdf allegato)