



## **RELAZIONE ANNUALE DI ATTIVITÀ**

**2007 - 2008**

**LAURENS JAN BRINKHORST**

**COORDINATORE EUROPEO**

Progetto prioritario 6

**Asse ferroviario Lione-Trieste-Diva•a/Koper-Diva•a-Ljubljana-  
Budapest- confine ucraino**

**Bruxelles, agosto 2008**

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

## INDICE

1. **Introduzione**
2. **Lione – Torino**
  - 2.1 **Galleria di base**
  - 2.2. **Lavori dell'Osservatorio**
  - 2.3. **Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio 2008**
3. **Linea storica fra Lione e Torino**
4. **Torino – Trieste**
5. **Trieste – Diva•a**
6. **Diva•a – Ljubljana – confine ucraino**
7. **Conclusioni**

**Allegati**      Cartine (cartina PP6 di Brdo, Trieste-Diva•a)

## **1. Introduzione**

In conformità della decisione della Commissione del 5 luglio 2007 Laurens Jan Brinkhorst ha assunto l'incarico di coordinatore europeo del progetto prioritario 6 e resterà in carica fino al luglio 2010.

Laurens Jan Brinkhorst è subentrato a Loyola de Palacio, deceduta nel dicembre 2006, rilevando il compito di coordinatore e condividendo pienamente l'analisi e le principali priorità da lei stabilite per il futuro del progetto. Il lavoro di Brinkhorst non rappresenta una rottura rispetto all'opera della signora de Palacio ma anzi ne costituisce il naturale proseguimento, tenendo ovviamente conto dell'evoluzione della situazione.

Il nuovo coordinatore ha modificato la suddivisione in quattro sezioni dell'asse in questione adottata dalla signora de Palacio scegliendo di trattare separatamente la sezione Trieste – Diva•a (SI) con l'obiettivo di riflettere l'importanza di questa tratta transfrontaliera. Nella relazione del prossimo anno spera di dedicare un capitolo specifico alla cooperazione fra Slovenia e Ungheria, se nel frattempo questa sezione avrà compiuto sufficienti progressi.

Al momento di assumere l'incarico il signor Brinkhorst ha subito avviato un giro di visite presso i principali soggetti interessati in Francia, Italia e Slovenia, visitando il cantiere in corso sul versante francese nella galleria di accesso di La Praz.

Il coordinatore ha sfruttato pienamente lo slancio creato dalle domande di finanziamento, presentate nel luglio del 2007 congiuntamente da Francia e Italia, da una parte, e da Italia e Slovenia, dall'altra, a titolo del programma pluriennale 2007-2013 per la rete TEN-T. Ha partecipato a tutte le riunioni delle due commissioni intergovernative franco-italiana e italo-slovena, adoperandosi inoltre per migliorare il coordinamento a favore della linea storica fra Lione e Torino.

## **2. Il progetto**

Le relazioni annuali precedenti<sup>1</sup> forniscono una descrizione completa del progetto prioritario 6. Secondo il coordinatore la ragione di fondo di questo progetto è la necessità di promuovere una politica a favore del trasferimento modale, finalizzata a spostare il traffico dalla strada alla ferrovia. Considerando la fragilità dell'ambiente alpino e la crescita non più sostenibile del traffico stradale, è ormai urgente realizzare questo progetto. La crescita dei flussi di traffico fra est e ovest deve essere gestita secondo modalità che riducano al minimo l'impatto sull'ambiente. Il progetto prioritario 6 è l'unico corridoio est-ovest a sud della Alpi.

Il progetto prioritario 6 è una parte fondamentale della nuova infrastruttura di cui l'Unione europea ha bisogno per riuscire ad affrontare la questione di combinare la crescita economica e gli impegni di tutela dell'ambiente che si è assunta.

---

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

Per comodità, la presente relazione distingue quattro sezioni lungo il tracciato del progetto:

- Lione – Torino
- Torino – Trieste
- Trieste – Diva•a
- Diva•a – Ljubljana – Budapest – confine ucraino

## **2.1 Lione – Torino**

### **2.2 Progressi sul versante francese**

I lavori nei tunnel e nelle gallerie di accesso di St. Martin La Porte, Modane e La Praz stanno progredendo rapidamente. La galleria di accesso di Modane, lunga 4 000 metri, è stata completata nel novembre 2007, con un anticipo di circa 10 mesi rispetto al calendario. I lavori a La Praz hanno raggiunto la profondità di 2 048 metri su un totale di 2 572 metri, mentre a St. Martin La Porte i lavori sono giunti a 1 886 metri su un totale di 2 280 metri.

Inoltre, nel dicembre 2007 il Ministro francese per l'ecologia, lo sviluppo sostenibile e la pianificazione ha annunciato la firma della dichiarazione di interesse pubblico della parte comune franco-italiana della nuova linea ferroviaria fra Torino e Lione.

Fin dall'inizio è emersa come necessaria la disponibilità di una struttura comune per consentire un approccio coordinato alla galleria di base. Per questo motivo nel 2001 è stata fondata come promotrice della linea la società Lyon Turin Ferroviaire, un'affiliata di proprietà al 50% di Réseau Ferré de France (RFF) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Il completamento delle vie di accesso alla galleria di base sul versante italiano richiederà particolare attenzione. Si è calcolato che costruirle costerà 4 miliardi circa di euro. La regione Rhone-Alpes ha stanziato 1 miliardo di euro per i lavori, ma non sono stati ancora assunti impegni chiari circa il resto del finanziamento.

### **2.2 Galleria di base**

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, per consentire di effettuare i lavori di scavo contemporaneamente in punti diversi e abbreviare di circa sette anni i tempi di completamento della galleria di base. Anche prima del completamento della fase di ingegneria civile inizieranno i lavori di installazione delle attrezzature della galleria, seguiti da prove preliminari di collaudo. La galleria di base dovrebbe essere costruita fra il 2012 e il 2023.

La Commissione europea ha valutato positivamente la domanda congiunta franco-italiana del luglio 2007 nell'ambito del programma pluriennale per le reti transeuropee di trasporto

per il periodo 2007-2013. La Commissione ha deciso di stanziare 671,8 milioni di euro per studi e lavori riguardanti la galleria di base durante il periodo in questione. Prima di adottare la decisione finale le autorità italiane devono tuttavia chiarire il tracciato finale della sezione italiana della galleria di base.

La galleria di base, lunga 57 km, scorrerà fra St. Jean de Maurienne e una località ancora da stabilire nella Val di Susa (cfr. oltre).

### **2.3 Lavori dell'Osservatorio**

I lavori dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino – Lione sono iniziati nel dicembre 2006 per rispondere all'opposizione al progetto manifestata da gruppi ambientalisti, autorità municipali e cittadini della Val di Susa. Il compito dell'Osservatorio, presieduto dal signor Virano, consisteva nel coinvolgere tutte le parti in causa – comuni, regione, provincia, imprese ferroviarie ecc. – in un processo tecnico grazie al quale sarebbero stati esaminati tutti gli aspetti connessi alla nuova linea ferroviaria.

L'Osservatorio ha saputo avviare un processo di ampia portata dopo un periodo di accese polemiche. Il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 13 febbraio 2008 ha conferito all'Osservatorio l'incarico di terminare i lavori entro giugno 2008 e presentare le sue raccomandazioni al governo su un possibile tracciato in Val di Susa.

L'Osservatorio ha concluso le attività rispettando i termini fissati, dopo aver tenuto 70 riunioni e organizzato circa 300 audizioni con la partecipazione di circa 60 esperti internazionali.

A maggio e giugno 2008 i lavori si sono particolarmente intensificati, mentre Lyon Turin Ferroviaire e Rete Ferroviaria Italiana hanno organizzato una serie di presentazioni sul possibile tracciato in Val di Susa. Le proposte rispettano pienamente la sensibilità ambientale del territorio e sfruttano quanto più possibile l'infrastruttura esistente.

In base al nuovo tracciato proposto la galleria internazionale sboccherebbe a Susa, dove sarà costruita una stazione internazionale.

Il 28 giugno l'Osservatorio ha pubblicato un documento, comunemente noto come "Accordo di Pracatinat", che presenta i punti di accordo per la progettazione della nuova linea ferroviaria e per le nuove politiche di trasporto per il territorio.

### **2.4 Tavolo Politico del 29 luglio 2008**

L'accordo di Pracatinat è stato presentato al Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 29 luglio, i cui partecipanti hanno preso le seguenti decisioni:

- istituire un gruppo di lavoro che entro la fine di settembre stabilirà quali azioni adottare per migliorare il trasporto locale;
- avviare attività analoghe entro la fine di ottobre per stabilire le misure necessarie per il trasferimento modale e potenziare il trasporto merci per ferrovia con l'obiettivo di

decongestionare le strade alpine trasferendo 100 000 mezzi pesanti dalla strada alla rotaia in 3 anni;

- domandare alla commissione intergovernativa franco-italiana di incaricare la società Lyon Turin Ferroviaire di aggiornare la domanda di finanziamento a titolo del bilancio della rete TEN-T, presentata congiuntamente da Francia e Italia nel luglio 2007 alla Commissione europea, per tenere conto degli sviluppi riguardanti il tracciato sul versante italiano;

- avviare le procedure preliminari di progettazione della nuova linea dal confine francese fino a Settimo Torinese.

Nonostante un accordo su queste conclusioni, i rappresentanti dei comuni non vi hanno ancora aderito. Le prossime elezioni locali in Val di Susa svolgeranno senza dubbio un ruolo determinante in proposito. Visto che questa parte del tracciato è di fondamentale importanza per l'intero progetto, il coordinatore ritiene che questa situazione non dovrebbe avere un impatto negativo sulla decisione di finanziamento della Commissione europea.

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

Secondo il coordinatore migliorare la cooperazione fra i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari italiani e francesi sulla linea esistente è diventato un banco di prova per la cooperazione sulla nuova linea. Il signor Brinkhorst è convinto che, se la capacità della linea non migliora rapidamente e se non si mette in atto una comunicazione chiara e inequivocabile sui lavori sulla linea e sugli sviluppi futuri, sarà difficile conservare e riconquistare una quota di mercato sufficiente capace di garantire in tempi brevi la solidità economica della nuova linea ferroviaria.

Per assicurare la solidità economica della nuova galleria di base è essenziale sfruttare rapidamente tutta la capacità della linea storica.

Nel settembre 2007 il coordinatore ha domandato al ministro francese J.L. Borloo e al segretario di Stato del primo ministro italiano E. Letta di nominare due rappresentanti per un gruppo di lavoro ad alto livello sulla linea esistente. A novembre sono stati nominati il signor A. Le Dortz e il signor M. Virano. Il gruppo di lavoro ha iniziato a riunirsi a dicembre. Le riunioni sono state ampliate per includere anche i gestori dell'infrastruttura francesi e italiani (RFF e RFI) e gli operatori ferroviari attivi sulla linea. 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 comuni forniscono per la prima volta indicazioni precise su come i gestori dell'infrastruttura procederanno per migliorare la linea esistente, su uno sviluppo verso una gestione comune dell'assegnazione delle tracce orarie e, in generale, su altre questioni di rilievo che devono essere trattate congiuntamente dalle due imprese. Anche gli operatori ferroviari concordano sui temi più urgenti da risolvere per poter rispondere alle esigenze della clientela.

È chiaro a tutte le parti in causa che l'ostacolo principale all'uso più intenso della linea non è la mancanza di domanda di servizi di trasporto ma piuttosto la mancanza di chiarezza su una serie di aspetti quali l'organizzazione comune, l'assegnazione delle tracce

orarie e, soprattutto, la data di completamento dei lavori di ammodernamento sul versante francese della linea. Questa mancanza di chiarezza persiste ancora oggi. Gli operatori non possono pianificare le loro attività e devono rifiutare clienti che vorrebbero ricorrere ai loro servizi. Inoltre, per quasi tutti gli operatori è troppo costoso acquistare le locomotive supplementari necessarie su questo tratto complesso dell'infrastruttura ferroviaria.

Sulla base del documento congiunto dei gestori dell'infrastruttura e degli operatori ferroviari sarà elaborato un mandato per il gruppo di lavoro ad alto livello che comprenderà date concrete entro le quali l'utilizzo della linea storica dovrà migliorare così come date per l'attuazione di misure più generali destinate a incoraggiare un uso più efficiente della linea. Tali misure possono includere, per esempio, il divieto di trasportare determinate merci su strada.

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

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

Quando i lavori nel traforo del Frejus 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.

I governi italiano e francese si sono impegnati ad avviare il servizio commerciale definitivo a partire dal 1° gennaio 2010. Nel novembre 2007 i ministri dei trasporti italiano e francese hanno pertanto incaricato il gruppo di lavoro franco-italiano sull'AFA di pubblicare entro luglio 2008 una gara d'appalto internazionale per il servizio definitivo.

### **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. Vista l'importanza di realizzare le sezioni transfrontaliere, il coordinatore ha concentrato la maggior parte degli sforzi più su queste sezioni che sulle parti del progetto prioritario a carattere più puramente nazionale.

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 continuano e dovrebbero terminare entro il 2009. La sezione Milano – Treviglio è in esercizio, così come quella Padova – Venezia. Le altre sezioni sono in fase avanzata di progettazione.

### **5. Trieste – 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 il traffico merci su strada e attirare sempre più una quota significativa del traffico che passa per i porti di Trieste e Koper.

Da quando nel luglio 2007 i governi di Italia e Slovenia hanno presentato una domanda congiunta di finanziamento a titolo del programma pluriennale 2007-2013 per le reti transeuropee, sono stati compiuti progressi notevoli sulla sezione transfrontaliera fra i due Stati membri. La domanda riguarda studi sulla progettazione, sui lavori preparatori

necessari per la procedura di collaudo e le procedure di valutazione di impatto ambientale. La Commissione ha deciso di stanziare circa 50 milioni di euro a favore di questi studi.

I governi italiano e sloveno hanno istituito congiuntamente una commissione intergovernativa per la sezione Trieste-Divača che si è riunita una prima volta a dicembre 2007 e una seconda volta il 30 giugno 2008.

Durante la seconda riunione è stata presentata e adottata la conclusione dello studio di fattibilità, finanziato da INTERREG<sup>2</sup>.

Il coordinatore ritiene essenziale istituire una struttura comune italo-slovena per la sezione transfrontaliera fra Trieste e Divača. Durante la stessa riunione della conferenza intergovernativa del 30 giugno entrambe le parti hanno concordato di lavorare per istituire una struttura con l'obiettivo di fondare un'impresa comune entro la fine del 2008, come è già avvenuto per la sezione transfrontaliera franco-italiana. Il coordinatore accoglie con favore il sostegno fornito dal presidente di LTF, il signor P. Raulin, a entrambi i governi per la messa in opera di questa struttura.

## **6. Divača – Ljubljana – confine ucraino**

A parte gli sviluppi sulla sezione transfrontaliera Trieste – Divača, i lavori preparatori per il potenziamento della linea fra il porto di Koper e Divača stanno progredendo in Slovenia. Il potenziamento della linea ferroviaria esistente fra Koper e Divača inizierà entro la fine del 2008. Tutte le autorizzazioni necessarie sono state ottenute e le previsioni di bilancio sono pronte.

Le autorità slovene hanno elaborato un piano ambizioso per il potenziamento delle linee ferroviarie lungo il tracciato del progetto prioritario 6. Infatti intendono potenziare le linee per aumentare la velocità massima dei treni merci fino a 160 km/h e quella degli altri treni fino a 250 km/h. Questo piano di potenziamento di ampia portata richiederebbe investimenti per oltre 8 miliardi di euro.

Diverse soluzioni sono attualmente allo studio per effettuare gli investimenti necessari e le autorità slovene stanno seriamente prendendo in considerazione la possibilità di scegliere partner privato strategico. Inoltre hanno chiesto il sostegno della Banca europea per gli investimenti ed è stato svolto uno studio finanziario nel quale, sebbene non sia stato pubblicato, pare che la BEI appoggi un approccio prudente e un potenziamento progressivo della rete per consentirvi la circolazione a velocità superiori.

I ministri dei trasporti sloveno e ungherese si sono riuniti per discutere di una serie di questioni legate al tracciato nei due paesi che potrebbero avere ripercussioni sulla sezione che attraversa la frontiera.

### **Sviluppi in Ungheria**

In Ungheria la prima sezione che collega Hodos e Boba sarà potenziata per consentire il traffico a velocità di 100-120 km/h; gli investimenti saranno co-finanziati dal fondo ISPA (*Instrument for Structural Policies for Pre-Accession*, strumento strutturale di preadesione). La prima parte fino a Jajansenye-Zalalovo è stata completata nel 2000,

---

<sup>2</sup> Cfr. l'allegato xx per il tracciato.



mentre il completamento del tratto fino a Boba è previsto nel 2010. A partire da Boba esistono due possibilità:

- Boba – Székesfehérvár (114 km, binario unico), un tracciato collinare sul quale costerebbe molto aumentare la velocità. Il progetto è in corso di preparazione.

- Boba – Celldomok – Győr (82 km) collegata alla linea Győr – Budapest, che è la linea ferroviaria meglio attrezzata su cui le velocità massime possono raggiungere i 160 km/h. Entro il 2012 l'Ungheria intende portare la velocità massima a 120 km/h sulla linea Celldomok – Győr ricorrendo a finanziamenti a titolo del Fondo di coesione.

Fra il confine ucraino e Budapest la prima sezione da Záhony a Nyíregyháza è in esercizio, dopodiché esistono due varianti: Nyíregyháza – Miskolc e Miskolc – Budapest o Nyíregyháza – Debrecen – Szolnok – Budapest. Il secondo tracciato è pianeggiante, mentre il primo attraversa zone collinari e sarà più costoso da realizzare.

Il coordinatore intende incontrare quanto prima le competenti autorità ungheresi per discutere le varie alternative. A seguito di un rimpasto del governo ungherese non è stato possibile organizzare una riunione, che tuttavia è prevista a breve scadenza.

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

Nel corso dell'ultimo anno diverse sezioni del progetto prioritario hanno fatto registrare progressi significativi. Questo vale soprattutto per la sezione transfrontaliera fra Trieste e Divača. Il coordinatore accoglie con favore la decisione congiunta di Italia e Slovenia di istituire una struttura comune per questa sezione che agevolerà notevolmente la costruzione della relativa linea ferroviaria.

Per quanto riguarda l'altra sezione transfrontaliera – la galleria di base fra Lione e Torino – l'assenza di un tracciato definitivo sul versante italiano non aiuta a far avanzare il progetto. Il futuro del progetto sarà determinato in larga misura dagli eventi politici che interesseranno la regione verso la fine dell'anno e che porteranno a una decisione finale sul tracciato. Vista la situazione, è necessario l'impegno totale della nuova amministrazione italiana, anche per assicurare il finanziamento necessario dei progetti.

Il coordinatore intende avviare un processo, in primo luogo tra Francia e Italia, su possibili misure programmatiche per incentivare il trasferimento modale. Questo processo dovrebbe portare all'istituzione di una serie di misure comuni atte a trasferire il traffico merci dalla strada alla ferrovia e a favorire l'uso ottimale della linea storica, creando così anche un buon punto di partenza per la nuova linea.

Il coordinatore intende dedicare maggiore attenzione alla sezione del PP6 fra Slovenia e Ungheria e si augura di poter istituire una forma di contatto istituzionalizzato fra le autorità slovene e ungheresi.

Occorre affrontare e risolvere rapidamente alcune questioni riguardanti il tracciato vicino al confine sloveno-ungherese e alcune sezioni del PP6 in Ungheria. Dopo le prossime elezioni in Slovenia e con l'aiuto del governo ungherese, questo obiettivo sarà una delle priorità per il coordinatore.

Allegati

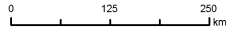
cartina del progetto

cartina della sezione Trieste-Divaça



**PRIORITY AXIS N° 6**  
**May 2008**  
**Trans-European transport network**  
**Achievement of the Priority projects**

**RAILWAY AXIS**  
**LYON-TRIESTE-DIVAČA/KOPER-DIVAČA-**  
**LJUBLJANA-BUDAPEST-UKRAINIAN BORDER**



© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries  
 Cartography: DG TREN, May 2008

- Completed
- Works to start before 2010
- Works to start between 2010 and 2013
- Works to start after 2013
- Priority sections

SOLUZIONE OTTIMIZZATA CON OPZIONI "CATTINARA" E "OSP"  
 OPTIMIZIRANA RE ŠITEV Z RAZLI • ICAMA "CATTINARA" IN "OSP"

