Commissione europea

Progetto Prioritario n. 6

Relazione annuale
del Coordinatore

Laurens Jan Brinkhorst

Bruxelles Ottobre 2013

Transport

RTE-T Reti transeuropee di trasporto

Relazione annuale d'attività 2012-2013 per il progetto prioritario n.6

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

Bruxelles Ottobre 2013

Laurens Jan Brinkhorst
Coordinatore Europeo

La presente relazione rappresenta esclusivamente l'opinione del coordinatore europeo e non pregiudica la posizione ufficiale della Commissione europea.

Indice

Sintesi 3

1. Presentazione sintetica del progetto 6

1.1. Presentazione del progetto 6

1.2. Torino-Lione – Sezione internazionale 7

1.2.1. Sezione francese – tratte di accesso alla sezione comune 7

1.2.2 Sezione comune italo-francese, compresa la galleria di base della Torino Lione 8

1.2.3. Sezione italiana – tratte di accesso da Torino alla sezione comune 10

1.2.4. L'Osservatorio italiano 10

1.2.5. Rinnovo del trattato di Torino 11

1.2.6. La Piattaforma del corridoio Torino-Lione (CPLT) 11

1.2.7. Linea Torino-Lione esistente 12

1.2.8. Sviluppo dell'autostrada viaggiante alpina 12

1.3. Tratta Torino-Milano-Trieste 12

1.4. Trieste-Divaccia/Capodistria-Divaccia 13

1.4.1. Trieste-Divaccia 13

1.4.2. Capodistria-Divaccia 14

1.5. Divaccia-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina 14

1.5.1. Divaccia-frontiera ungherese 14

1.5.2. Cooperazione transfrontaliera Slovenia-Ungheria 15

1.5.3. Sviluppi in Ungheria 16

2. Conclusioni e priorità 17

3. Prospettive 18

Allegato 19

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 1 638 km è un importante collegamento est-ovest ad alta capacità che attraversa le Alpi tra Lione e Torino. Il progetto interessa quattro Stati membri (Francia, Italia, Slovenia e Ungheria) e collegherà importanti aree urbane. Determinerà inoltre un importante aumento della capacità di trasporto consentendo così, nelle regioni montane sensibili che attraverserà, un trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

Laurens Jan Brinkhorst è il coordinatore europeo del presente progetto prioritario (in appresso "PP6"), successore della signora Loyola de Palacio dal 5 luglio 2007.

Come negli anni precedenti, il lavoro e le attività del coordinatore si sono concentrati sulle tratte transfrontaliere del PP6, in particolare su due progetti che prevedono la costruzione di un nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità in parte in galleria: Torino-Lione e Trieste-Divaccia**.**

Nel periodo di riferimento 2012-2013 sono state superate alcune tappe importanti a favore della realizzazione di entrambi i progetti. I progressi compiuti devono essere considerati nel contesto di un atteggiamento dell'opinione pubblica sempre più negativo e, in alcune regioni, persino ostile nei confronti di nuovi progetti infrastrutturali, come pure della difficile situazione delle finanze pubbliche e dell'aggravarsi della situazione del debito europeo. Questi fattori creano un clima difficile per i governi chiamati a prendere decisioni su importanti progetti infrastrutturali. Inoltre, nel 2013 il panorama politico è cambiato nuovamente nei principali paesi coinvolti: dopo l'insediamento del nuovo governo Hollande in Francia a metà del 2012, nel 2013 è entrato in carica un nuovo governo sia in Italia che in Slovenia.

Tratte transfrontaliere

Il progetto comprende tre tratte transfrontaliere:

Lione-Torino

La tratta 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 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 e sono state completate le tre gallerie esplorative. Inoltre, per le tratte di accesso francesi, la procedura amministrativa (*déclaration d'utilité publique*) è stata portata a termine.

A novembre 2012, con un considerevole ritardo e dopo una lunga preparazione del cantiere, sono iniziati i veri lavori di scavo nella galleria geognostica e di accesso della Maddalena nei pressi di Chiomonte, in Italia.

Il 31 gennaio 2013 è stato presentato il progetto definitivo (*projet définitif*) della galleria di base e delle interconnessioni con la linea ferroviaria esistente.

L'impegno delle autorità italiane di collaborare con la popolazione locale della Val Susa è continuato per tutto il periodo di riferimento. Mario Virano, presidente dell'Osservatorio italiano per il collegamento ferroviario Torino-Lione, ha continuato il suo prezioso lavoro nell'agevolare e organizzare un dialogo strutturato con tutte le parti interessate a livello locale e regionale. Il lavoro dell'Osservatorio ha permesso di organizzare un processo decisionale trasparente e democratico in Italia. Senza gli instancabili sforzi dell'Osservatorio sotto la guida di Mario Virano l'intero progetto non avrebbe ottenuto il sostegno attuale.

La Commissione europea ha assegnato 672 milioni di EUR agli studi e all'avvio dei lavori di genio civile per la galleria che dovevano iniziare prima della fine del 2013. Questo termine è stato prorogato fino al 2015. Nonostante la proroga, 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-Divaccia

Nel giugno 2011, dopo aver esaminato la questione per alcuni anni, l'Italia e la Slovenia hanno trovato una soluzione per il tracciato di questa sezione transfrontaliera.

La creazione della struttura organizzativa per il corridoio Trieste-Divaccia è durata più a lungo del previsto principalmente a causa dei due recenti cambi di governo in Slovenia. I dettagli della struttura, che assumerà la forma di gruppo europeo di interesse economico (GEIE) e fungerà da promotore del progetto, sono stati concordati dall'Italia e dalla Slovenia nel 2012. La firma dello statuto del GEIE ha avuto luogo nel maggio 2013 e la struttura, che ha sede a Trieste, è operativa dall'estate del 2013.

Slovenia-Ungheria

La sezione transfrontaliera tra Slovenia e Ungheria va da Hodoš a Boba. Il tratto fra Pragersko e Hodoš che prosegue fino alla frontiera ungherese è ora elettrificato. L'elettrificazione e la ricostruzione di tutto il tratto di 109 km dovrebbero essere completate entro la fine del 2015. Il potenziamento del tratto ungherese a Boba è stato completato.

Entrambi i paesi hanno ripreso i colloqui bilaterali su come migliorare il corridoio, al fine di istituire una struttura di cooperazione permanente. Un primo progetto comune è l'elettrificazione della stazione di Hodoš.

Sviluppi principali nel 2013/2014

Torino-Lione

- Il 29 novembre 2012 sono iniziati i lavori di scavo nel cantiere della galleria della Maddalena.
- In occasione del 30° vertice bilaterale franco-italiano, tenutosi il 3 dicembre 2012 a Lione, i due governi hanno ribadito il loro fermo impegno in merito al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, ritenuto un progetto di "interesse strategico" per i rispettivi paesi.
- Il 14 dicembre 2012 si è riunita a Parigi la commissione intergovernativa Francia-Italia.
- Il 22 gennaio 2013 la piattaforma del corridoio "Torino-Lione" ha organizzato la sua terza riunione a Bruxelles, su invito del coordinatore.
- Il 31 gennaio 2013 è stato presentato pubblicamente a Roma il progetto definitivo (*projet définitif*) della galleria di base e delle interconnessioni con la linea ferroviaria esistente.
- Il 28 aprile 2013 è entrato in carica in Italia il nuovo governo del Primo ministro Enrico Letta. Maurizio Lupi è nominato ministro delle Infrastrutture e dei trasporti.
- Per quanto concerne le tratte di accesso francesi al nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, la procedura amministrativa (*déclaration d'utilité publique*) è stata dichiarata formalmente conclusa nella Gazzetta ufficiale della Repubblica francese del 25 agosto 2013.

Trieste-Divaccia

- Il 9 novembre 2012 il coordinatore europeo ha tenuto a Lubiana una prima riunione con il nuovo segretario di Stato sloveno dell'Infrastruttura e dell'assetto del territorio, Ljubo Žnidar.
- Lo stesso giorno, sempre a Lubiana, si è riunita la commissione intergovernativa italo-slovena sulla tratta Trieste-Divaccia.
- Il 20 marzo 2013 è stato formato il nuovo governo sloveno guidato dal Primo ministro Alenka Bratušek. Samo Omerzel è stato nominato ministro dei Trasporti e dell'assetto del territorio.

- Il 23 maggio 2013 i rappresentanti della Slovenia e dell'Italia hanno firmato lo statuto del gruppo europeo di interesse economico (GEIE), incaricato dello sviluppo del progetto Trieste-Divaccia.

Conclusione

Dopo i notevoli progressi nel PP6 realizzati nel corso del 2012, il 2013 è stato un anno di consolidamento e di preparazione di attività future, in parte per i cambiamenti politici verificatisi in Francia e in Italia. Tuttavia, con i due nuovi governi in carica e in seguito alle dichiarazioni positive rilasciate in occasione del vertice franco-italiano del dicembre 2012, è giunto il momento di agire e adottare misure concrete per far avanzare il progetto. Le prossime due tappe fondamentali sono la ratifica dell'accordo del 2012 e l'avvio dei lavori nella galleria di base a Saint-Martin-la-Porte. Solo quando tali tappe saranno realizzate, il progetto Torino-Lione potrà considerarsi arrivato al punto di non ritorno.

Nella parte orientale del PP6, l'evoluzione del progetto durante il periodo di riferimento è stata piuttosto lenta. Ora che il nuovo promotore bi-nazionale del progetto è operativo, l'elaborazione del progetto preliminare deve essere avviata senza ulteriori ritardi per non compromettere nuovamente l'ambizioso calendario previsto dalla decisione di finanziamento della Commissione.

Gli eventi verificatisi nel periodo oggetto della relazione dimostrano ancora una volta le notevoli difficoltà che le tratte transfrontaliere presentano per i governi degli Stati membri interessati. In questo contesto, il ruolo del coordinatore europeo si è dimostrato ancora una volta utile e ha favorito la comunicazione e la cooperazione tra i paesi coinvolti nel PP6. Nel periodo oggetto della presente relazione è risultato evidente che nei progetti infrastrutturali complessi un approccio strutturato offre le migliori possibilità di riuscita. A tal fine, il nuovo quadro TEN-T, che stabilisce i corridoi della rete centrale e i forum sui corridoi, svolgerà un ruolo determinante.

1. Presentazione sintetica del progetto

1.1. Presentazione del progetto

Le precedenti relazioni annuali[1] contengono una descrizione completa del PP6 e dei progressi compiuti fino all'estate 2012. 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 tratte opzioni di riserva per il traffico nord-sud e sud-nord.

La ragione alla base del PP6 è l'esigenza di una politica di co-modalità, l'esigenza cioè di utilizzare 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 urgente la realizzazione. Un altro argomento a favore del progetto è l'effetto positivo sull'occupazione che avrà nelle regioni attraversate, in particolare ora che l'Italia, 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:

1.2. Torino–Lione;

1.3. Torino–Trieste;

1.4. Trieste–Divaccia/Capodistria–Divaccia;

1.5. Divaccia–Lubiana–Budapest–frontiera ucraina.

Nel corso delle giornate TEN-T di Saragozza, l'8 giugno 2010, 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 hanno assunto impegni precisi per garantire l'avanzamento del progetto, in particolare nelle sezioni transfrontaliere. La Francia e l'Italia hanno rafforzato il loro impegno nei confronti del progetto firmando il 30 gennaio 2012 una modifica del trattato di Torino del 2001. Questo nuovo accordo ha designato il promotore pubblico per la fase dei lavori della parte comune e ha stabilito il tracciato e la quota relativa delle spese sostenute da ciascun paese.

L'Italia e la Slovenia hanno da ultimo istituito il nuovo promotore del progetto (GEIE) per la sezione transfrontaliera tra Trieste e Divaccia, con sede a Trieste, e ne hanno altresì nominato i rispettivi primi direttori. Nei prossimi mesi il compito principale del GEIE sarà di elaborare il progetto preliminare.

[1] Per la storia completa del progetto si prega di consultare le prime relazioni annuali 2005-2006, 2006-2007, 2007-2008, 2008-2009, 2009-2010, 2010-2011 e 2011-2012 disponibili alla pagina http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/annual-reports_en.htm.

1.2. Torino-Lione – Sezione internazionale

1.2.1. Sezione francese – tratte di accesso alla sezione comune

La parte francese della sezione internazionale[2] inizia a Saint-Didier-de-la-Tour, alla periferia di Lione, e termina nei pressi di St Jean de Maurienne, dove ha inizio la sezione comune, ossia la galleria di base. Di seguito è illustrato lo stato di avanzamento delle tratte di accesso[3].

Partendo dalla circonvallazione ferroviaria est di Lione, la nuova linea Torino-Lione sarà una linea mista per traffico merci (120 km/h) e passeggeri (220 km/h) fino ad Avressieux. Da lì, la linea ad alta velocità, destinata esclusivamente al traffico passeggeri, proseguirà fino a Chambéry; la linea merci devierà invece in direzione sud-est ed entrerà nella galleria di Chartreuse, per poi ricongiungersi in val d'Isère alla linea proveniente da Chambéry fino a Grenoble. La nuova linea proseguirà in direzione sud-est, entrando nella galleria di Belledonne e uscendo in val Maurienne, quindi entrerà nella galleria di Glandon e uscirà a St Jean de Maurienne per entrare infine nella galleria di base.

Il progetto preliminare sommario (*Avant-projet sommaire*, APS) relativo a questo tracciato è stato approvato nel 2010. Il tempo necessario per tutte le procedure di autorizzazione e di appalto fino alla fine dei lavori è stimato in circa dieci anni. L'obiettivo è ultimare la prima fase delle tratte d'accesso contestualmente al completamento della galleria di base. I costi totali delle tratte di accesso francesi sono stimati in 6,7 miliardi di euro (prezzi del 2010).

La consultazione pubblica per le tratte di accesso si è svolta a inizio 2012 e la relazione finale[4] della commissione "consultazione pubblica" che esprime un parere positivo sul progetto, è stata resa pubblica il 2 luglio 2012. La procedura amministrativa (*déclaration d'utilité publique*) è stata dichiarata formalmente conclusa nella Gazzetta ufficiale della Repubblica francese del 25 agosto 2013[5].

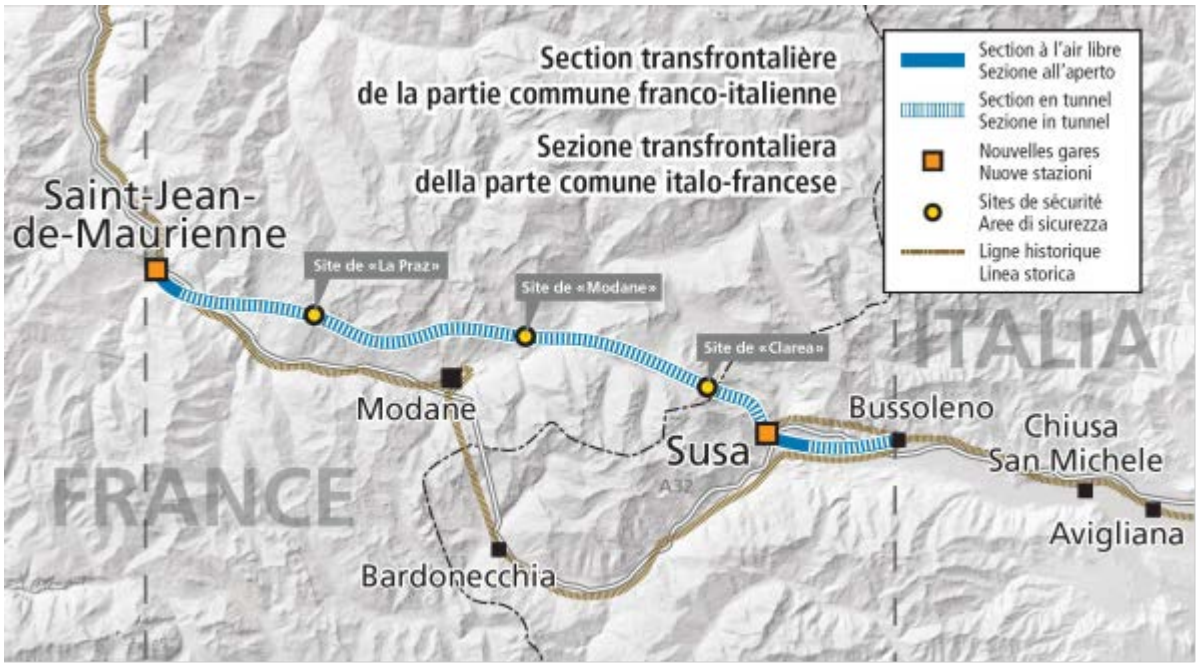
[2] Articolo 2, lettera a), dell'accordo del 2012.
[3] Una presentazione dettagliata delle tratte di accesso francesi è disponibile all'indirizzo: http://www.lyon-turin.info/.
[4] La relazione integrale è disponibile all'indirizzo: http://www.savoie.pref.gouv.fr/Les-politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-et-construction/Deplacements-Transports/Lyon-Turin-Ferroviaire.
[5] Il decreto del governo è consultabile all'indirizzo http://www.ltf-sas.com/pages/articles.php?art_id=806.

1.2.2. Sezione comune italo-francese, compresa la galleria di base della Torino-Lione

La sezione comune franco-italiana è costituita dai collegamenti con la linea storica più vicini alla frontiera su entrambi i lati, nei pressi di St Jean de Maurienne in Francia e di Bussoleno/Bruzzolo[6] in Italia.

Nel 2001 è stata creata *Lyon Turin Ferroviaire* (LTF), una società in compartecipazione 50/50% tra Réseau Ferré de France (RFF) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) cui è attribuita la funzione di promotore del nuovo collegamento ferroviario fino all'inizio dei lavori di costruzione veri e propri.

I lavori delle tre gallerie di accesso in Francia (St Martin La Porte, Modane e La Praz), lunghe in totale 9 km, sono stati ultimati.



La sezione comune franco-italiana

I lavori della galleria di accesso sul lato italiano sono iniziati alla fine di giugno 2011. Nella prima fase, è stato preparato il futuro cantiere dell'ingresso della galleria geognostica e di accesso della Maddalena, nei pressi di Chiomonte. La preparazione comprendeva anche la costruzione di un accesso diretto all'autostrada, che scorre su dei ponti sopra il sito; i camion pertanto non saranno costretti ad attraversare Chiomonte. Il luogo effettivo di tunnel di lavoro rientra nel settore nord dell'autostrada in una zona disabitata. Tutte i sette ettari sono stati acquistati dalla LTF a febbraio 2012.

I lavori di preparazione del sito del portale della galleria sono iniziati nella primavera del 2012. Questi comprendevano esami geologici dei primi 65 m della futura galleria e il rafforzamento dell'area intorno al portale. Inoltre, sono stati preparati il sito per il deposito provvisorio del materiale di scavo e il bacino di ritenuta dell'acqua di montagna.

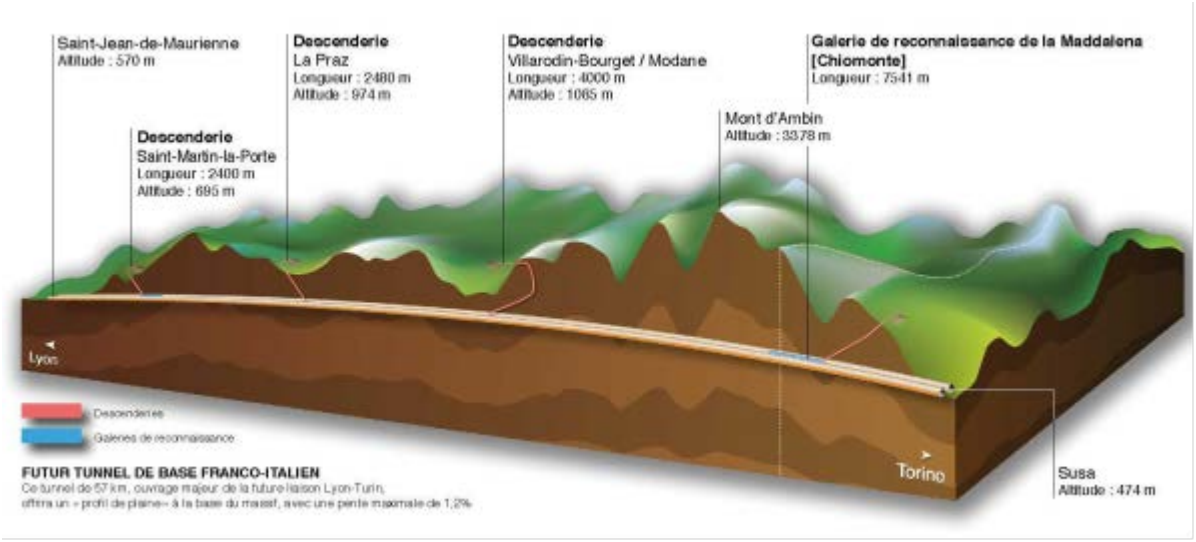
I lavori di scavo effettivi sono iniziati nel novembre 2012. La galleria della Maddalena avrà una lunghezza di 7 500 m e un diametro di 6,3 m[7]. I primi 250 m sono stati scavati con esplosivi al fine di ricavare lo spazio necessario per l'assemblaggio della fresa meccanica, effettuato nell'agosto del 2013. La durata prevista dei lavori è di quattro anni.

Il 3 agosto 2011 il Comitato interministeriale italiano per la programmazione economica (CIPE) ha approvato il progetto preliminare, dando il via ai lavori alla Maddalena e alla progettazione per le strade di accesso nel versante italiano.

[6] Articolo 2, lettera b), dell'accordo del 2012.

[7] Un opuscolo che illustra i lavori in corso alla Maddalena è disponibile all'indirizzo http://www.ltf-sas.com/upload/File/LTF%20brochure%20FR-b.pdf.

La galleria di base, della lunghezza di 57 km circa, andrà da St Jean de Maurienne a Susa. Sarà costruita dalle entrate francese e italiana alla futura struttura. 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.



Nel dicembre 2008 la Commissione europea ha deciso di assegnare 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.

Per monitorare attentamente l'impiego delle risorse limitate a disposizione, la Commissione ha effettuato un riesame intermedio di tutte le decisioni pluriennali di co-finanziamento per il periodo 2007-2013, rilevando ritardi considerevoli rispetto a quanto previsto nella decisione di co-finanziamento della Torino-Lione. Alla luce di tali ritardi, ha stabilito una serie di condizioni per prolungare fino al 2015 il periodo di ammissibilità per l'utilizzo delle risorse di bilancio stanziate (conclusione di un nuovo trattato, approvazione del progetto preliminare da parte di entrambi i paesi e inizio dei lavori a La Maddalena).

La Commissione ha pertanto adottato nel marzo 2013 una decisione di finanziamento modificata che prevede stanziamenti a favore delle attività che potranno essere effettivamente ultimate entro la fine del 2015. Il co-finanziamento previsto dalla decisione è di 395,2 milioni di euro.

La cooperazione tra la Francia e l'Italia ha ottenuto un nuovo impulso con l'accordo del 2012, firmato dai due governi il 30 gennaio 2012, che modifica il trattato di Torino 2001. Il nuovo accordo stabilisce il tracciato, nonché la quota relativa delle spese sostenute da ciascun paese. Inoltre, stabilisce anche norme dettagliate sul promotore pubblico per la fase dei lavori della parte comune. Il processo di ratifica dell'accordo in Francia e in Italia è stato ritardato dal cambio di governo in entrambi i paesi e dovrebbe concludersi nell'autunno del 2013.

1.2.3. Sezione italiana – tratte di accesso da Torino alla sezione comune

Come previsto nell'accordo del 2012, il progetto Torino-Lione sarà attuato in fasi successive al fine di ridurre i costi. Ciò significa che, da parte italiana, nella prima fase si costruirà solo la galleria di base, la stazione di Susa e un breve tratto (2 km) della galleria Orsiera. In questo punto la nuova linea uscirà dalla montagna e si collegherà alla linea storica a Bussoleno. Il resto della galleria Orsiera sarà costruito solo in una fase successiva.

I risparmi con questo scaglionamento dei lavori variano dal 15% al 18% rispetto al progetto iniziale con la galleria Orsiera completata. L'inconveniente di queste soluzioni è la minore capacità della linea esistente tra Avigliana e Bussoleno, pari a circa il 20% rispetto alla capacità della nuova linea.

1.2.4. L'Osservatorio italiano

Il lavoro svolto dell'Osservatorio italiano per il collegamento ferroviario Torino-Lione sotto l'abile guida di Mario Virano è stato trattato in dettaglio nelle ultime relazioni annuali. In questa sede basta ricordare il successo di Virano nel mettere in atto un processo inclusivo dopo un periodo di accaniti scontri in Val di Susa. Il suo contributo è stato essenziale anche nella preparazione del progetto preliminare per la linea sul territorio italiano sino a Torino. L'Osservatorio ha altresì sviluppato il concetto di scaglionamento dei lavori, ossia il rinvio della costruzione della galleria Orsiera nella Val di Susa per procedere all'interconnessione della nuova linea ferroviaria con la linea storica di Susa.

Nonostante una chiara maggioranza delle comunità della Val di Susa sia favorevole al progetto, un piccolo ma determinato gruppo di oppositori ha continuato a inscenare proteste violente nel periodo di riferimento, sempre più con attacchi ai cantieri della Maddalena e azioni contro le imprese che vi lavorano. I dimostranti hanno sono stati oggetto di denunce (penali e civili) che sono ancora pendenti nei tribunali di Torino.

Attualmente – dopo la firma dell'accordo del 2012 – gli unici due comuni effettivamente interessati dalle trasformazioni fisiche (dovute al progetto stesso e ai cantieri) sono Chiomonte e Susa.

A Chiomonte si trova il pozzo discendente italiano, che costituirà uno dei quattro punti di accesso della galleria di base del Brennero per la sicurezza e il soccorso (gli altri tre sono in Francia).

La futura stazione internazionale a Susa

Susa sarà il punto d'uscita/imbocco per la galleria di base sul versante italiano e ospiterà il cantiere italiano per le principali opere. Questo cantiere è ubicato in un'area già "compromessa" da un Autoporto e una pista "guida sicura". Quest'area, una volta completata, ospiterà tutta l'attrezzatura tecnica (manutenzione, sala controllo, sottostazioni elettriche, ecc.) e la nuova stazione internazionale passeggeri. Questi due comuni, gli unici due interessati direttamente dalla

nuova linea, sono due dei principali centri abitati, sono sempre stati presenti nell'Osservatorio e sostenitori del dialogo in tutte le istituzioni.

1.2.5. Rinnovo del trattato di Torino

Il 30 gennaio 2012, dopo tre anni di intensi negoziati, la Francia e l'Italia hanno firmato un nuovo accordo bilaterale sulla Torino-Lione. L'accordo modifica il trattato di Torino del 2001 e stabilisce in particolare:

- il futuro promotore delle opere di ingegneria civile della sezione comune, che sostituirà l'attuale promotore LTF e la cui sede resterà a Chambéry, con una filiale a Torino;
- il tracciato della nuova linea ferroviaria, che tiene conto dei cambiamenti sul versante italiano e delle varie fasi del progetto;
- la ripartizione dei costi tra l'Italia e la Francia, per quanto riguarda i lavori della prima fase, di cui il 42,1% è a carico della Francia e il 57,9% dell'Italia, dopo la detrazione del cofinanziamento messo a disposizione dall'Unione europea;
- 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 quanto riguarda questo ultimo punto, la Commissione sarà rappresentata nel consiglio di amministrazione della nuova struttura del futuro promotore del progetto, di cui farà parte a pieno diritto, e potrà quindi esercitare controlli commisurati al livello di cofinanziamento con fondi UE.

1.2.6. La Piattaforma del corridoio Torino-Lione (CPLT)

Il principale obiettivo della Piattaforma è riunire tutte le parti interessate coinvolte nella pianificazione e nella gestione di questa importante infrastruttura di trasporto allo scopo di pianificare, coordinare ed esercitare la dovuta vigilanza sulle azioni che dovranno essere intraprese nei prossimi anni sul corridoio "Torino-Lione".

Dopo le prime due riunioni, a Bruxelles nel 2011 e a Chambéry nel 2012, il 22 gennaio 2013 si è tenuta a Bruxelles una terza riunione della piattaforma. Sotto la presidenza del coordinatore, i principali operatori del corridoio Torino-Lione hanno discusso lo stato di avanzamento del progetto e i progressi compiuti dall'ultima riunione e hanno deciso come procedere. Del CPLT fanno parte il coordinatore europeo, la Commissione europea, le autorità nazionali, regionali e locali dei due Stati membri interessati (Italia e Francia), i gestori dell'infrastruttura e gli operatori ferroviari, l'attuale promotore LTF, l'Osservatorio, nonché le organizzazioni che rappresentano gli interessi dell'industria e dei futuri utenti, quali Transalpine e Transpadana.

La terza riunione è stata dedicata in particolare alla linea storica e al ruolo che può svolgere quale asse ferroviario principale tra la Francia e l'Italia. I partecipanti hanno riconosciuto la necessità di riattivare la linea esistente e renderla il principale asse ferroviario per il trasporto di merci tra la Francia e l'Italia, convenendo sull'infattibilità politica di proporre la costruzione di una nuova linea senza fare tutto il possibile affinché quella esistente torni a essere la principale arteria di trasporto in seguito ai lavori di ampliamento nel traforo ferroviario del Fréjus/Moncenisio.

Il coordinatore continuerà quindi a sostenere i due Stati membri nelle iniziative intraprese, in particolare mediante le attività del gruppo ad alto livello sulla linea storica.

1.2.7. Linea Torino-Lione esistente

La linea storica che collega Torino a Lione è un'infrastruttura che, in larga misura, risale al diciannovesimo secolo. La strozzatura principale è costituita dai 14 km del traforo del Fréjus (o Moncenisio), aperto al traffico ferroviario nel 1871. Oltre ad avere un profilo antiquato, la galleria presenta una serie di altri problemi, tra cui la pendenza elevata, l'alta quota e le difficili condizioni meteorologiche invernali, nonché la rapida usura delle ruote e dei freni del materiale rotabile in tutte le stagioni.

In questi ultimi anni Italia e Francia hanno realizzato indipendentemente interventi importanti sulle rispettive parti della galleria per allargarne il profilo e modernizzare l'impianto elettrico, compreso l'impianto di comunicazione e segnalamento. I lavori effettivi sono stati ultimati nel dicembre 2010. Per la verifica dei lavori da parte dei due direttori dell'infrastruttura e la messa in servizio da parte dell'RFI, l'operatore italiano dell'infrastruttura, è occorso un altro anno.

L'intero processo è presentato in dettaglio nell'ultima relazione annuale 2011-2012. E sufficiente rilevarne l'esito positivo, ossia il fatto che dall'inizio di giugno 2012 tutta la tratta della linea storica tra Lione e Torino è aperta al traffico bidirezionale utilizzando la sagoma ampliata GB1. Il primo e principale beneficiario della completa riapertura del traforo del Fréjus è stata l'autostrada viaggiante (si veda la sezione seguente per maggiori informazioni).

1.2.8. Sviluppo dell'autostrada viaggiante alpina

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

Il servizio permette di trasportare su rotaia sia autocarri completi che soli semirimorchi e si differenzia da altri servizi simili per il fatto che ogni carro viene caricato singolarmente, il che permette il trasporto di semirimorchi non accompagnati. In passato, il servizio poteva essere offerto soltanto a determinati tipi di semirimorchi, in particolare quelli a cisterna, viste le limitazioni imposte dal profilo del traforo del Fréjus. Con il completamento dei lavori per l'allargamento del profilo del traforo, il potenziale di trasporto di AFA è raddoppiato e il gestore intende portare il numero di veicoli da 25 000 nel 2010 a 50 000 nel 2012 e a 100 000 entro il 2015, istituendo anche nuove tratte che arriveranno fino alla regione di Parigi. Tuttavia, nell'attuale contesto di crisi economica, questi piani sono stati temporaneamente accantonati.

Tuttavia, nei primi 6 mesi dopo il rilancio del servizio per il profilo di carico più largo GB1, i semirimorchi che richiedono questo profilo costituivano già il 25% di tutte le unità trasportate. Nel luglio 2013 il traffico GB1 rappresentava già il 39% di tutti i rimorchi trasportati.

1.3. Tratta Torino-Milano-Trieste

Le tratte lungo la linea Torino-Milano-Trieste sono in fase avanzata di costruzione o pianificazione. La tratta Torino-Milano ad alta velocità è stata ultimata ed è in esercizio dal 2008. Tra Treviglio e Padova, sono in corso studi e lavori per l'adeguamento e la costruzione di nuove linee ferroviarie con diversi livelli di maturità:

- i lavori nella tratta tra Treviglio e Brescia sono iniziati a maggio 2012 e dovrebbero concludersi nel 2016 – gli investimenti sono stati incrementati con un sostegno TEN-T (bando 2012);

- la tratta Brescia-Verona è tuttora nella fase del progetto preliminare e il suo completamento non è previsto prima del 2020. Le altre tratte sono in fase più o meno avanzata di pianificazione;

- per la Venezia-Trieste, divisa in quattro sottotratte, all'inizio del 2011 è stato pubblicato il progetto preliminare che da allora è oggetto di una consultazione pubblica.

1.4. Trieste-Divaccia/Capodistria-Divaccia

1.4.1. Trieste-Divaccia

Attualmente non esiste un'alternativa ferroviaria valida in direzione est-ovest in questa parte del progetto prioritario. Lo sviluppo di questa tratta è fondamentale per ridurre la crescita del traffico merci su strada e, sempre più, anche per attirare una quota significativa del traffico che passa per i porti di Trieste e Capodistria, ma anche per altri porti del nord Adriatico.

Il governo italiano e quello sloveno hanno istituito congiuntamente una commissione intergovernativa per la tratta Trieste-Divaccia, riunitasi per la prima volta nel dicembre del 2007. Da allora la commissione ha tenuto almeno una riunione all'anno, mediamente due.

Relativamente ai finanziamenti dell'Unione europea, la Commissione europea ha deciso inizialmente di stanziare quasi 51 milioni di euro per lo studio e la progettazione della tratta Trieste–Divaccia. Come proposto nel riesame intermedio del 2010, la documentazione di progetto deve essere completata entro la fine del 2015, dopo di che potranno iniziare i lavori di costruzione sul tracciato ottimale.

Considerati i ritardi nel progetto, la Commissione ha riveduto la decisione, insieme agli Stati membri, e adottato un calendario realistico. La nuova decisione prevede un finanziamento dell'UE di 34,6 milioni di euro per il periodo sino alla fine del 2015.

Per quanto concerne la configurazione istituzionale del progetto, è stato essenziale creare una struttura italo-slovena comune per la tratta transfrontaliera tra Trieste e Divaccia. Già nel mese di ottobre 2010 Italia e Slovenia avevano formalizzato un accordo riguardante la documentazione di progetto per il collegamento ferroviario Trieste-Divaccia e le modalità di realizzazione, in particolare la creazione di un promotore comune per il progetto con sede a Trieste. Lo statuto che istituisce il futuro promotore sotto forma di un gruppo europeo di interesse economico (GEIE) è stato approvato a luglio 2012 dall'Italia e dalla Slovenia. Lo statuto fissa la sede del promotore a Trieste e la nomina di due direttori, uno designato dall'Italia e uno dalla Slovenia. Lo statuto prevede inoltre che la Commissione europea partecipi alle riunioni dell'assemblea dei membri.

Le parti hanno firmato lo statuto del GEIE nel maggio 2013. La struttura del GEIE, che ha sede a Trieste, è operativa dall'estate del 2013.

Per quanto riguarda il tracciato, la situazione è la seguente. Un primo tracciato parallelo alla linea costiera è stato definito in uno studio di fattibilità del 2008. Secondo lo studio, però, questo tracciato avrebbe comportato un impatto considerevole sulle formazioni geologiche e idrogeologiche carsiche e perciò l'Italia ha proposto di abbandonarlo. Nel gennaio 2011 è stato trovato un accordo su un nuovo tracciato che attraversa l'altopiano carsico passando per località nel cui sottosuolo sono presenti meno grotte sotterranee di quelle esistenti nelle località attraversate dal tracciato del 2008.

Per questo nuovo tracciato, noto come "corridoio alto", sono state studiate tre diverse soluzioni sul lato italiano e su quello sloveno; tutte si sviluppano vicino al tracciato della linea ferroviaria esistente che collega Bivio d'Aurisina a Opicina, Sesana e Divaccia. Alla fine del giugno 2011 Italia e Slovenia hanno scelto un tracciato ottimizzato per il quale il nuovo promotore elaborerà il progetto preliminare.

L'elaborazione del progetto preliminare e di altri lavori preparatori necessari per l'adozione della pianificazione del territorio nazionale sulla tratta slovena della linea Trieste-Divaccia è prevista per il 2013 e 2014. Il progetto definitivo dovrebbe iniziare alla fine del 2014 ed essere ultimato entro la fine del 2015.

1.4.2. Capodistria-Divaccia

L'ammodernamento della linea esistente è in fase di realizzazione. I lavori sono in corso e dovrebbero terminare entro la fine del 2014. La documentazione del progetto e gli studi per la nuova linea sono stati preparati con finanziamenti ottenuti a titolo del bilancio TEN-T. Attualmente, l'acquisto di terreni è quasi terminato, e la valutazione dell'impatto ambientale è in corso. Per la costruzione della linea ferroviaria è previsto un co-finanziamento da parte dell'UE nell'ambito del nuovo quadro finanziario 2014-2020.

1.5. Divaccia-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina

1.5.1. Divaccia-frontiera ungherese

Le autorità slovene hanno elaborato un piano ambizioso per l'adeguamento delle linee ferroviarie lungo il tracciato del PP6 e stanno valutando varie soluzioni per effettuare gli investimenti necessari. In uno studio della primavera 2008, la Banca europea per gli investimenti sembra essersi espressa a favore di un approccio prudente e di un adeguamento progressivo della rete per consentire una velocità e una capacità superiori.

Divaccia-Lubiana; Lubiana-Zidani Most

Lo studio di fattibilità sull'adeguamento di queste tratte è in corso di preparazione e doveva essere portato a termine in ottobre 2013. Le previsioni di bilancio sono state preparate; lo studio è cofinanziato con fondi del bilancio TEN-T.

Le autorità e società ferroviarie slovene stanno lavorando con impegno ai lavori preparatori per il nodo ferroviario di Lubiana. Lo studio di fattibilità è stato completato nel 2009; la documentazione spaziale è in corso di preparazione e dovrebbe essere completata entro il 2018. Il ministero dell'Infrastruttura e dell'assetto del territorio è l'autorità responsabile dell'elaborazione di una pianificazione dello spazio nazionale.

In questa tratta sono in corso lavori nei pressi di Košana, dove circa cinque km di linea, comprese tre gallerie, sono in fase di ammodernamento. I lavori dovrebbero terminare entro la fine del 2015.

Zidani Most-Pragersko

Nella tratta Zidani Most-Pragersko, i seguenti progetti sono in fase di realizzazione:

- adeguamento della stazione ferroviaria di Poljčane: questo progetto comprende l'adeguamento di binari e catenarie, il rinnovamento dei dispositivi SS/TC e la costruzione di un nuovo marciapiede per i passeggeri, compreso l'accesso "non a raso" al nuovo marciapiede. Il progetto è iniziato nel 2010 e dovrebbe essere ultimato entro la fine del 2014;

- adeguamento della linea ferroviaria Dolga Gora-Poljčane: la documentazione per il progetto è stata preparata ed è stato pubblicato il bando di gara. I lavori dovrebbero iniziare entro la fine del 2013 ed essere ultimati entro la metà del 2015. Il progetto prevede il radicale ammodernamento di 7,5 km della tratta, compresi l'adeguamento dei binari, il rinnovamento dei dispositivi di SS/TC, l'ammodernamento della catenaria, la sanitizzazione del terrapieno e del muro di contenimento, la sistemazione dei passaggi "non a raso", ecc. Per la realizzazione è stato ottenuto un finanziamento del Fondo di coesione dell'UE;

- adeguamento della linea ferroviaria Poljčane-Pragersko: è in corso di preparazione la documentazione di progetto per l'adeguamento della tratta. Il progetto, co-finanziato dal bilancio TEN-T, è stato ultimato nel 2012. I lavori di adeguamento dovrebbero iniziare nel 2014.

Pragersko-Hodoš

Tra Pragersko e Ormož la linea è stata adeguata con l'ammodernamento degli impianti di sicurezza e segnalamento, che ora consentono velocità fino a 120 km/h. È in corso l'elettrificazione della tratta fra Pragersko e Hodoš e oltre, fino alla frontiera ungherese. L'elettrificazione e la ricostruzione dell'intera tratta di 109 km dovrebbero essere ultimate entro il 2015.

Sulla tratta Pragersko-Hodoš sono in corso molti investimenti che dovrebbero terminare entro la fine del 2015. Gli investimenti seguenti sono già stati realizzati: rinnovamento dei dispositivi SS/TC, adeguamento di alcune stazioni ferroviarie sulla tratta Pragersko-Ormož; adeguamento della linea ferroviaria nella tratta Ptuj-Mekotnjak, lunga 24 km e la ricostruzione della stazione ferroviaria di Hodoš, che comprende la costruzione di un nuovo binario con il relativo marciapiede e gli attraversamenti "non a raso" nonché l'ammodernamento dei dispositivi di sicurezza e segnalamento presso la stazione ferroviaria di Hodoš. In questa tratta sono in corso una serie di lavori di ricostruzione, quali l'adeguamento delle tratte Pragersko-Ptuj e Mekotnjak-Murska Sobota per un totale di 35 km, il posizionamento di pali, le fondamenta della catenaria e le barriere antirumore, la ricostruzione delle stazioni di Ptuj, Ivanjkovci, Ljutomer e, di fronte a Ormož e a Ivanjkovci, la costruzione di cinque sottostazioni elettriche, nonché la realizzazione di due delle sei fasi di ammodernamento degli attraversamenti "a raso" in questa tratta ferroviaria. Altri undici progetti di ricostruzione e di ammodernamento di tale tratta si trovano nella fase di appalto e mirano ad aumentare la velocità dei treni, tra l'altro con l'elettrificazione e il rinnovo degli attraversamenti "non a raso" su tale tratta.

Per la ricostruzione, l'elettrificazione e l'adeguamento di questa tratta ferroviaria è stato ottenuto un finanziamento del Fondo di coesione dell'UE. Allo stesso tempo, per gli investimenti nell'ammodernamento degli attraversamenti "a raso" è previsto un cofinanziamento da parte del Fondo europeo di coesione. Al termine di questo ciclo di investimenti, nel 2015 la linea assicurerà tra l'altro l'aumento della velocità dei treni fino a 160 km/h.

1.5.2. Cooperazione transfrontaliera Slovenia-Ungheria

In seguito all'intervento del coordinatore, i ministri responsabili delle infrastrutture dei due paesi si sono incontrati alla fine di novembre 2010 per discutere forme di cooperazione per questa tratta transfrontaliera. Successivamente, si sono organizzati diversi incontri tra esperti. Un primo progetto comune è l'elettrificazione della stazione di Hodoš, che permetterà l'utilizzo del sistema di trazione elettrica di entrambi i paesi.

Nonostante questi primi segnali di cooperazione tra l'Ungheria e la Slovenia su questa tratta transfrontaliera, non vi è ancora una cooperazione strutturata tra i due paesi. Nell'incontro con il segretario di Stato sloveno nel maggio 2012, il coordinatore ha provveduto a segnalarlo come una componente essenziale degli sforzi per ridinamizzare questa parte del corridoio. A livello tecnico, tra le due parti sono iniziate le discussioni su come migliorare la tratta per consentire l'aumento del traffico merci e passeggeri; sulla base di tali discussioni sarà predisposta una lettera di intenti che sarà firmata dai due governi. Il coordinatore seguirà con grande attenzione gli sviluppi futuri in quest'area.

1.5.3. Sviluppi in Ungheria

Il 3 ottobre 2012 il coordinatore ha incontrato János Fónagy, segretario di Stato presso il ministero dello Sviluppo nazionale, e Lajos Szücs, capo del dipartimento per l'infrastruttura di trasporto. In tale occasione, oltre a discutere i piani previsti dall'Ungheria per l'ulteriore sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, il coordinatore ha precisato al segretario di Stato che per realizzare progressi in questa tratta del PP6 era necessaria una collaborazione strutturata tra l'Ungheria e la Slovenia. Il coordinatore ha inoltre offerto la propria assistenza per creare i necessari contatti con la Slovenia, questione già discussa precedentemente nel 2012 con il segretario di Stato sloveno.

L'incontro con rappresentanti della MAV, la società delle ferrovie ungheresi, ha completato il quadro delineato dal ministro. Istvan Tömpe, direttore ufficiale dell'infrastruttura, aveva allora confermato che la struttura esistente del PP6 era sufficiente per il transito di treni merci, anche ai livelli pre-crisi. Il collegamento con la Slovenia è stato migliorato; tuttavia, una cooperazione strutturata, come suggerito dal coordinatore, costituirebbe un ulteriore progresso. A tal fine, la MAV è pronta a cooperare con tutti gli attori coinvolti.

Nel complesso, la situazione in Ungheria non è cambiata molto nel periodo di riferimento. Le autorità ungheresi proseguono con la loro strategia prudente e pragmatica volta a risparmiare tempo e denaro nell'adeguamento del tracciato del PP6 in Ungheria, procedendo con gradualità nei diversi lavori necessari. Alla costruzione immediata di nuove infrastrutture viene quindi preferito l'adeguamento dei binari esistenti, accompagnato dall'introduzione graduale di nuovi impianti che consentiranno velocità e capacità più elevate.

Il tracciato ufficiale del PP6 in Ungheria è Hodoš-Boba-Székesféhervár-Budapest-Miskolc-Záhony. Questa linea fa ora parte della rete centrale. In questa fase non occorrono nuove infrastrutture per completare il PP6 in Ungheria; con gli interventi ai binari esistenti e alla sovrastruttura, il PP6 diventerà un tracciato adeguato, almeno nel medio periodo. A est di Budapest corre un tracciato alternativo che si dirige verso sud-est via Szolnok-Debrecen e Nyíregháza fino a Záhony, utilizzato principalmente da treni passeggeri e che fa parte della rete globale.

Sul lato orientale della parte ungherese del PP6, l'adeguamento della tratta Hodoš-Boba è stato completato. Sempre in questa parte del PP6, la linea Boba-Győr-Budapest è un'alternativa al tracciato ufficiale Boba-Székesféhervár-Budapest, che si sviluppa su terreno collinare e richiede costosi lavori di adeguamento per consentire di raggiungere una velocità di 160 km/h.

2. Conclusioni e priorità

Dopo i due grandi passi avanti nel PP6 compiuti nel corso del 2012, ossia la conclusione dell'accordo sulla Torino-Lione tra la Francia e l'Italia e il successivo avvio dei lavori effettivi a Chiomonte, in Italia, il 2013 è stato un periodo di consolidamento e di preparazione di attività future, in parte per i cambiamenti politici verificatisi in Francia (2012) e in Italia (2013).

Tuttavia, con i due nuovi governi ora in carica e in seguito alle dichiarazioni positive rilasciate al vertice franco-italiano del dicembre del 2012, è giunto il momento di agire e adottare misure concrete per far avanzare il progetto: la ratifica dell'accordo del 2012 è ancora in sospeso e l'avvio dei lavori sulla galleria di base a Saint-Martin-la-Porte, seppur pronto a livello tecnico e giuridico, non ha ancora ottenuto il via libera a livello politico, che si auspica verrà dato al prossimo vertice del 20 novembre 2013. Solo allora il progetto Torino-Lione avrà superato il punto di non ritorno. Il quadro è tuttavia rischiarato dal fatto che a) l'indagine pubblica in Francia relativa alle tratte di accesso ha avuto un esito positivo con la dichiarazione dell'*utilité publique* e che b) il progetto definitivo/*Projet Définitif* è pronto ed è stato reso pubblico.

Sulla linea storica, i progressi compiuti con la piena apertura della galleria del Moncenisio per i treni con un profilo di ingombro più ampio devono tradursi in miglioramenti concreti nell'esercizio della linea. A questo proposito il lavoro del gruppo ad alto livello dovrebbe proseguire e possibilmente essere integrato con il lavoro della piattaforma del corridoio di recente istituzione.

Durante il periodo di riferimento, l'evoluzione del progetto nella parte orientale del PP6 è stata piuttosto lenta: dopo l'accordo tra Italia e Slovenia sul tracciato Trieste-Divaccia e sulla struttura comune, ossia il GEIE in quanto promotore del progetto, il 2013 è stato segnato "soltanto" dall'effettiva creazione dello stesso GEIE, il cui compito principale consiste nell'elaborare il progetto preliminare. L'elaborazione del progetto preliminare deve essere avviata senza indugio al fine di non compromettere nuovamente il calendario ambizioso della decisione di finanziamento della Commissione.

Gli eventi registrati nel periodo oggetto della relazione dimostrano ancora una volta le notevoli difficoltà che le tratte transfrontaliere presentano per i governi degli Stati membri interessati. Queste tratte comportano un onere finanziario elevato, ma in genere hanno una priorità politica inferiore rispetto ai progetti interamente nazionali; inoltre, richiedono la cooperazione di due paesi che spesso hanno priorità divergenti e non possono avvalersi di strutture predefinite per la cooperazione.

In questo contesto, il ruolo del coordinatore europeo si è dimostrato ancora una volta utile e ha favorito la comunicazione e la cooperazione tra i paesi coinvolti nel PP6. I vari governi hanno espresso in numerose occasioni la loro gratitudine per gli sforzi profusi dalla Commissione attraverso questa figura. Nel periodo oggetto della presente relazione è risultato evidente che nei progetti infrastrutturali complessi un approccio strutturato offre le migliori possibilità di riuscita. A tal fine, il nuovo quadro TEN-T, che stabilisce i corridoi della rete centrale e i forum sui corridoi, svolgerà un ruolo determinante.

3. Prospettive

Con l'entrata in vigore dei nuovi orientamenti TEN-T, il progetto prioritario 6 diventerà parte del più ampio corridoio mediterraneo, che, oltre al PP6, integrerà anche il PP3. In tal modo sarà possibile ampliare l'estensione geografica dell'attuale PP6. Inoltre, il nuovo corridoio comprenderà anche altre modalità, determinando un aumento significativo degli attori coinvolti.

Il corridoio mediterraneo, lungo circa 3 000 km, che integra i progetti prioritari 3 e 6 e il corridoio D del sistema ERTMS, e che è in parte basato sul corridoio merci 6 per il trasporto su rotaia, offrirà un collegamento multimodale dei porti del Mediterraneo occidentale con il centro dell'UE. Creerà inoltre un collegamento est-ovest attraverso la regione meridionale dell'UE, contribuirà all'intermodalità in aree sensibili, quali i Pirenei e le Alpi, e collegherà alcune delle principali regioni turistiche dell'UE con treni ad alta velocità.

Il nuovo approccio del corridoio della rete centrale richiederà un'impostazione differente sia in termini di coordinamento che di finanziamento. Le principali sfide che il coordinatore dovrà raccogliere saranno, da un lato, riunire tutti gli attori coinvolti e consentir loro di ottenere risultati tangibili e, dall'altro, fornire un adeguato cofinanziamento che consenta di far avanzare i vari progetti.

Per quanto riguarda il coordinamento e la *governance* del corridoio della rete centrale, nel prossimo periodo di riferimento il coordinatore dovrà concentrare la propria attenzione sui seguenti compiti:

- innanzitutto, il coordinatore è tenuto a elaborare un piano di lavoro relativo al corridoio a un anno dall'entrata in vigore degli orientamenti TEN-T, che includa una descrizione della situazione, uno studio di mercato, obiettivi, un programma di misure, un piano di attuazione e un piano di investimento. Il piano di lavoro dovrà essere approvato dagli Stati membri;

- il coordinatore dovrà altresì istituire e presiedere il forum del corridoio, un organo consultivo che sarà composto dagli Stati membri e da altri soggetti pubblici e privati interessati, ivi compresi i direttori dell'infrastruttura e gli utenti dell'intero corridoio. Inoltre, particolare attenzione deve essere prestata alla cooperazione con il corridoio merci 6 per il trasporto su rotaia.

Per portare a termine tutti questi compiti, il coordinatore sarà assistito da un segretariato incaricato dell'organizzazione e dell'attuazione delle diverse attività.

Considerati i più ampi, profondi e complessi obiettivi della futura politica dell'UE in materia di infrastrutture di trasporto, la portata delle relative ambizioni a livello temporale (reti centrali da realizzare entro il 2030), territoriale (28 Stati membri) e multimodale (trasporto stradale, ferroviario, fluviale, aereo e marittimo), i 23 milioni di euro messi a disposizione dal bilancio TEN-T per il 2014-2020 (di cui 10 milioni destinati a progetti interessati dalla politica di coesione), per quanto notevoli, risultano essere limitati. Sarà pertanto necessario definire priorità nella distribuzione dei fondi e incentrarsi sui progetti con il più alto valore aggiunto europeo e, in particolare, su progetti transfrontalieri realizzabili.

In merito ai finanziamenti futuri dei progetti, il coordinatore auspica si valuti la possibilità di utilizzare strumenti finanziari innovativi, in linea con gli obiettivi del meccanismo per collegare l'Europa.

Kiel
Stralsund
Neumünster
Rostock
Cuxhaven
Lübeck
Hamburg
Schwerin
Wilhelmshaven
Szczecin
Groningen
Bremen
Oldenburg
Inowroclaw
Warszawa
Amsterdam
Berlin
Poznan
Hannover
Frankfurt an der Oder
Grodzisk Mazowiecki
Den Haag
Enschede
Osnabrück
Magdeburg
Lodz
Arnhem
Münster
Rotterdam
Duisburg
Halle
Leipzig
Wroclaw
Antwerpen
Düsseldorf
Kassel
Görlitz
Dresden
Bruxelles/Brussel
Köln
Erfurt
Jena
Aachen
Liege
Katowice
Krakow
Mons
Charleroi
Namur
Koblenz
Praha
Frankfurt am Main
Ostrava
Ebensfeld
Marktredwitz
Frydek-Mistek
Luxembourg
Plzen
Prerov
Reims
Mannheim
Nürnberg
Zilina
Brno
Saarbrücken
Metz
Karlsruhe
Regensburg
Ceske Budejovice
Nove Mesto nad Vahom
Baudrecourt
Straubing
Nancy
Stuttgart
Strasbourg
Landshut
Vilshofen
Linz
Wien
Bratislava
Ulm
Augsburg
München
Freiburg
Wiener Neustadt
Győr
Budapest
Mülhouse
Basel
Salzburg
Kufstein
Dijon
Bregenz
Leoben
Innsbruck
Graz
Vaduz
Bern
2020
Brennero
Fortezza
2020
Villach
Klagenfurt
Bolzano
Tarvisio
Jesenice
Nagykanizsa
Dombóvár
2016
Arad
Curtici
Timişoara
Ljubljana
Domodóssola
Trento
Udine
Zagreb
Lyon
Chiasso
Bergamo
Brescia
Trieste
2015
Osijek
Vukovar
Milano
Treviso
Koper
Rijeka
Slavonski Brod
Slavonski Šamac
Beograd
Venezia
Alessándria
Piacenza
Parma
Ferrara
2023
2016
2023
Sarajevo
2025
Rimini
Zadar
Ventimiglia
Firenze
Šibenik
Split
Ancona
Livorno
Marseille
Pristina
Ploče
Dubrovnik
Podgorica
Piombino
Bastia
Pescara
Civitavécchia
Roma
Ajaccio
Tiranë
Fóggia
Bari
Caserta
Napoli
Porto Torres
Olbia
Sássari
Potenza
Brindisi
Táranto
Lecce
Battipáglia
Vlore
Núoro
Igoumenitsa
0
100
200
km
Cartography: DG MOVE, November 2013
© EC, DG MOVE, TENtec Information System 2013
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries
Completed
Completed in 2011
Works ongoing
Works to start between 2013 and 2015
Works to start after 2015
Completion Date
Priority sections
TENtec

Contact details:
European Commission - Directorate General for Mobility and Transport
Directorate B - European Mobility Network
Unit B.1 – Trans-European Networks and Investment Strategy
Sector B.1.001 – Open Method of Coordination: TENtec & Innovation
http://ec.europa.eu/transport
Trans-European Transport Network Executive Agency
T0 – Office of the Executive Director, Information & Communication Department
T4 – Technical & Financial Engineering, GIS & Monitoring
http://tentea.ec.europa.eu

Publication date: November 2013 Design & Layout by TENtec