



RELAZIONE ANNUALE DI ATTIVITÀ  
DEL COORDINATORE EUROPEO

Sig.ra Loyola de Palacio

**PROGETTO PRIORITARIO N. 6  
LYON-TORINO-MILANO-TRIESTE-LJUBLJANA-BUDAPEST**

**Luglio 2006**

**Bruxelles**

## Indice

<b>1. Introduzione e presentazione generale del progetto:</b>	<b>p. 3</b>
<b>2. Compito(i) del coordinatore europeo:</b>	<b>p. 5</b>
<b>3. Analisi della situazione:</b>	<b>p. 6</b>
3.1    L'apporto comunitario:	p. 6
3.2    Stato di avanzamento dei vari progetti che compongono l'asse prioritario:	p. 8
<b>4. Progressi rilevati:</b>	<b>p. 9</b>
<b>5. Questioni sensibili:</b>	<b>p. 10</b>
5.1    Situazione in Valle di Susa e ripercussioni sul progetto:	p. 10
5.2    Pianificazione delle sezioni slovene e ungheresi:	p. 12
<b>6. Conclusioni e raccomandazioni:</b>	<b>p. 14</b>
<b>Allegato:    Mappa del progetto prioritario n. 6</b>	

Le opinioni espresse nella relazione sono quelle del coordinatore e non possono essere considerate come la posizione ufficiale della Commissione europea

## 1. INTRODUZIONE E PRESENTAZIONE GENERALE DEL PROGETTO

L'Asse prioritario **Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Budapest (PP6)** prevede la costruzione di circa 750 chilometri di nuove linee (per velocità comprese fra 250 e 300 km/h) in Francia e in Italia, nonché l'adeguamento<sup>1</sup> di oltre 500 km di linee esistenti, principalmente in Slovenia e in Ungheria. Il nuovo asse sarà misto sulla maggior parte della sua lunghezza: potrà essere utilizzato sia da treni ad alta velocità che da treni merci. Parte integrante del progetto prioritario n. 6 è anche il potenziamento dei principali nodi ferroviari (Torino, Milano, ecc<sup>2</sup>). Secondo le stime, il costo totale dell'asse nel suo insieme supera i **39 miliardi di EUR, la maggior parte dei quali deve ancora essere impegnata**.

La realizzazione del progetto deve contribuire a ridurre in misura significativa i tempi di percorrenza per i treni passeggeri su tutta l'asse, mentre per le merci la capacità sarà più che raddoppiata rispetto alla situazione attuale. Al tempo stesso la nuova infrastruttura garantirà un servizio di qualità nettamente superiore e una maggiore affidabilità rispetto a oggi.

In particolare, la realizzazione della tratta transalpina fra la Francia e l'Italia si iscrive in un'**ottica di trasferimento modale** – dalla strada verso la ferrovia – in una zona sensibile dal punto di vista ambientale. A termine, è previsto un servizio di “autostrada viaggiante” su vasta scala, dalla regione di Lione fino alla Lombardia, al fine di offrire un'alternativa competitiva al trasporto su strada.

Il PP6, che collega Lione e Budapest, può essere ripartito in più sezioni distinte, tanto per le caratteristiche quanto per lo stato di avanzamento. Comprende **tre tratte transfrontaliere** (Francia-Italia, Italia-Slovenia e Slovenia-Ungheria), di cui le prime due sono in zone di montagna che richiedono interventi strutturali rilevanti e comportano un onere estremamente consistente – in termini di fabbisogno di finanziamenti. Qui di seguito figura una descrizione sintetica del complesso delle 13 tratte che compongono il corridoio:

i. **Sezione Lione-Chambéry (F)**: il progetto prevede la realizzazione di una linea ad alta velocità per i passeggeri, liberando le linee esistenti da tale traffico, con la possibilità di aumentare sensibilmente la capacità del trasporto regionale e di merci. Per il momento non è stata fissata alcuna data ufficiale, ma è difficile prevedere che tale sezione entri in funzione prima del 2015.

ii. **Sezione Chambéry-St Jean de Maurienne (F)**: è stato realizzato lo Studio preliminare e sono stati avviati studi complementari al fine di individuare l'opzione più realista e meno onerosa (eventualmente realizzazione per tappe) tenuto conto della necessità di realizzare due gallerie di oltre 20 km. I lavori sulla sezione

---

<sup>1</sup> Inteso come “upgrading”, che comprende elettrificazione, rettificazione del tracciato, aumento della velocità, soppressione delle strozzature, ecc.

<sup>2</sup> Il nodo di Lione (progetto di circoscrizione ferroviaria est) dovrebbe costituire parte integrante del progetto prioritario allo stesso titolo degli altri nodi.

dovrebbero svolgersi in parallelo a quelli per la galleria di base – dovrebbe essere attivata intorno al 2020.

iii. **Sezione franco-italiana (galleria di base)**, St Jean de Maurienne (F) – Bruzolo (I), la data più realistica per il suo completamento si situa – nel migliore dei casi – verso il 2019-2020. La realizzazione di tale sezione incontra l'opposizione degli abitanti della Valle di Susa. La Francia ha avviato, il 23 maggio 2006, consultazioni pubbliche (EUP) che si sono concluse il 30 giugno 2006 e che, entro la metà del 2007, devono portare a una dichiarazione di utilità pubblica (DUP) come preludio all'avvio dell'operazione.

iv. **Bruzolo-Torino**: prevista inizialmente per il 2011-2012, la realizzazione di questa tratta è ormai rimandata al 2014-2015 (comprende anche l'adeguamento del nodo di Torino, modificato dal Comune in modo da non essere più in superficie ma in galleria) – con costi e tempi di realizzazione superiori alle previsioni precedenti. Non si possono escludere ulteriori modifiche al progetto.

v. **Sezione Torino-Milano**: in fase di costruzione, la prima sottosezione **Torino-Novara** è entrata in funzione nel febbraio 2006 e la sezione Novara-Milano dovrebbe essere inaugurata all'inizio del 2009.

vi. **Sezione Milano-Treviglio**: in fase di realizzazione (costruzione di due nuovi binari paralleli a quelli esistenti) con una capacità di oltre 500 treni al giorno. Attivazione prevista per fine 2006.

vii. **Treviglio-Verona**, l'approvazione del progetto doveva avere luogo a fine 2005 e l'inizio dei lavori era previsto per il 2006. Per il momento il calendario non è stato confermato e dipenderà in larga misura dalle decisioni di bilancio che deve prendere il nuovo governo italiano.

viii. **Verona-Padova**: la sezione presenta dei problemi e in particolare l'attraversamento di Vicenza è stato oggetto di nuovi studi di tracciato e inserimento nel territorio. Nella migliore delle ipotesi, i lavori non potranno cominciare che nel 2009 per concludersi verso il 2015.

ix. **Padova-Mestre (Venezia)**: in fase di realizzazione (costruzione di due nuovi binari paralleli a quelli esistenti) con una capacità di oltre 500 treni al giorno. Attivazione nel 2008.

x. **Mestre (Venezia) – Trieste**: studi in corso. Numerose ipotesi, in particolare per quanto concerne il tracciato, sono allo studio per il collegamento con la rete slovena. Poiché il costo dell'infrastruttura è molto elevato (circa 5 miliardi di EUR), non si esclude di realizzare tale tratta per tappe.

xi. **Trieste/Koper-Divača**: il tracciato, il tipo di progetto e le date di realizzazione devono ancora essere definiti. Persistono incertezze quanto alla realizzazione della sezione internazionale anche se all'inizio del 2006 è stato avviato uno studio – nel quadro di **Interreg IIIa**. È poco probabile che la realizzazione della tratta transfrontaliera possa iniziare prima del 2012-2013.

xii. **Divača – Lubiana – frontiera ungherese**: sono in corso lavori di adattamento sulle linee esistenti come pure studi per il nuovo collegamento fra Lubiana e il porto di Koper (con infrastruttura parzialmente di nuova costruzione). Il piano sloveno per

le infrastrutture prevede investimenti consistenti per la parziale ricostruzione della linea Divača-Lubiana (calendario da definire) mentre oltre Lubiana e fino alla frontiera ungherese l'infrastruttura – per quanto obsoleta – dovrebbe, in una prima fase, essere oggetto solo di una limitata modernizzazione (elettrificazione - soppressione di passaggi a livello).

xiii. **Frontiera ungherese - Budapest:** sono previsti lavori di adeguamento (alcuni già in corso) al fine di modernizzare l'infrastruttura: elettrificazione, aumento della velocità e soppressione di passaggi a livello.

## 2. COMPITO(I) DEL COORDINATORE EUROPEO

L'approccio scelto dal coordinatore – tenuto conto della lunghezza dell'asse (oltre 1400 km in totale) – prevede di raggruppare le varie sezioni in quattro tratte principali, nell'ambito delle quali deve essere garantita la coerenza fra i vari progetti che le compongono. A tale scopo è necessario un buon coordinamento fra gli Stati e i promotori dei progetti, in particolare per quanto riguarda il calendario di attuazione. Le tratte in oggetto sono le seguenti:

- Lione-Torino;
- Torino-Trieste;
- Trieste-Lubiana;
- Lubiana-Budapest.

Un programma di lavoro dettagliato, relativo allo sviluppo di tale asse prioritario, e comprendente obiettivi a breve e medio termine, è stato presentato ai ministri dei trasporti francese, italiano, sloveno e ungherese nonché alla BEI<sup>3</sup>. Sono state organizzate varie missioni in loco per avere un'idea dello stato delle infrastrutture e dell'avanzamento della pianificazione<sup>4</sup> nonché per confrontarsi, dove ciò si è rivelato necessario, con tutte le parti interessate. In particolare, la situazione della Val di Susa ha richiesto un'attenzione specifica da parte del coordinatore fin da fine ottobre (cfr. capitolo specifico).

Nel corso del mese di febbraio, peraltro, il coordinatore è stato ascoltato dal Parlamento europeo (commissione TRAN), al quale ha riferito lo stato di avanzamento della sua missione.

Il coordinatore riteneva che la tratta Torino-Trieste, le cui componenti sono per lo più in fase avanzata di costruzione<sup>5</sup> o di pianificazione e che rientrano nel piano nazionale italiano di sviluppo di una rete AV/AC (Alta Velocità/ Alta Capacità)

---

<sup>3</sup> Il coordinatore è del parere che la Banca europea per gli investimenti non dovrebbe limitarsi al ruolo di prestatore, ma che si dovrebbero ipotizzare altre forme per la sua partecipazione al progetto. Tali aspetti dovranno essere discussi nei prossimi mesi, nel quadro della preparazione finanziaria del progetto stesso.

<sup>4</sup> Un questionario relativo al costo delle varie sezioni è stato trasmesso ai quattro Stati membri interessati che hanno fornito tutte le informazioni richieste.

<sup>5</sup> Torino-Novara è in servizio dal febbraio 2006.

costituisse una priorità minore nel quadro della sua missione. **Ha così concentrato la sua attenzione essenzialmente sulle sezioni transfrontaliere e i relativi accessi.**

Il presente documento fornisce dunque un quadro fedele del progetto – sulla base delle constatazioni del coordinatore – e deve consentire di mettere in rilievo i progressi registrati nel corso del periodo, gli obiettivi ancora da realizzare e i problemi non ancora risolti. Su questa base il coordinatore ha fissato, per il periodo luglio 2006 - giugno 2007, un calendario preciso di azioni, che figura in allegato. La relazione consente anche una prima quantificazione (indicativa per il momento) del fabbisogno finanziario relativo al progetto, che potrà essere presa in considerazione dalla Commissione nel quadro della programmazione finanziaria pluriennale 2007-2013.

Nel corso del suo primo anno di attività il coordinatore si era fissato i seguenti obiettivi:

- contribuire a trovare soluzione allo stallo del progetto in Val di Susa, consentendo un reale avvio delle attività in tempi rapidi;
- ottenere un calendario preciso e garanzie di finanziamento – da parte delle autorità competenti – per tutte le tratte che compongono tale asse e in particolare per quelle transfrontaliere;
- contribuire a ottenere l'accordo delle autorità slovene e italiane per una pianificazione comune della sezione transfrontaliera italo-slovena;
- fissare delle priorità *indicative* di sostegno che possano essere utili alla Commissione nel quadro della programmazione pluriennale 2007-2013.

### **3. ANALISI DELLA SITUAZIONE**

Tale analisi deve essere considerata sotto due aspetti: l'analisi delle varie componenti dell'asse prioritario e l'eventuale apporto comunitario ai vari progetti.

#### **3.1. L'apporto comunitario**

Per quanto riguarda il secondo aspetto, di fronte agli evidenti ritardi che colpiscono in particolare le sezioni transfrontaliere di tale asse, ritardi messi in evidenza nella relazione «Van Miert»<sup>6</sup> e nella proposta del nuovo regolamento TEN del luglio 2004<sup>7</sup>, la Comunità deve fornire al progetto un sostegno finanziario ottimale, proporzionato alla sua importanza per le reti transeuropee di trasporto. Si potrebbe così prevedere un contributo comunitario pari al 20% del costo totale delle sezioni

---

<sup>6</sup> Relazione del gruppo ad alto livello presieduto dall'ex commissario Karel Van Miert e realizzata su richiesta della Commissione (pubblicata nel giugno 2003).

<sup>7</sup> COM(2004)475

transfrontaliere<sup>8</sup>. Tale aliquota si intende come aliquota *effettiva* e non come aliquota massima teorica perché un sostegno minore renderebbe molto ardua la realizzazione delle sezioni indicate entro le date previste nella decisione sugli orientamenti TEN.

Progetti di tale portata sono per le loro stesse dimensioni poco adatti a un finanziamento di tipo PPP (Partenariato Pubblico Privato). Un contributo comunitario del 20% implica che la partecipazione dei bilanci statali dovrebbe essere almeno dell'80%; in una fase di rigore di bilancio come quella attuale, ciò può rivelarsi difficile.

**Quali altre opzioni di finanziamento si possono quindi ipotizzare?** Al di là di un possibile ricorso al partenariato pubblico – privato (per la parte “sovrastuttura” del progetto, la meno soggetta a rischi di costruzione), sarebbe doveroso valutare con attenzione l’assegnazione per il finanziamento di questi progetti del “*mark-up*” consentito dalla nuova direttiva **Eurovignette** 2006/38/CE del 17 maggio 2006, con una riserva tuttavia perché gli importi raccolti – anche se possono costituire un apporto rilevante al finanziamento del progetto – potranno difficilmente risultare **determinanti** per l’avvio delle tratte più impegnative (in termini di fabbisogno finanziario).

Uno dei punti che non è ancora stato definito in questo contesto riguarda la definizione del concetto di “corridoio”. Gli assi di transito franco-italiani non sono limitati ai soli attraversamenti alpini del Monte Bianco e del Frejus. Se si applicasse un “*mark-up*” solo a questi itinerari, si avrebbe uno spostamento del traffico dei TIR verso altri valichi, in particolare quello di Ventimiglia. Le misure d’inquadramento del traffico nelle due gallerie alpine – adottate per motivi di sicurezza – hanno già provocato uno spostamento non trascurabile del traffico pesante su gomma verso Ventimiglia. **Una presa in considerazione della totalità dei valichi alpini rappresenterebbe senza dubbio la soluzione migliore per l’attuazione della direttiva.**

D’altro canto, in assenza – nel quadro del bilancio RTE – di un’aliquota di sostegno altrettanto incentivante quanto quella in vigore in particolare per il fondo di coesione, sarebbe interessante analizzare la possibilità di introdurre modalità di finanziamento adeguate a questi grandi progetti – eccezionali per dimensioni e complessità – come si è fatto per GALILEO. L’introduzione di un finanziamento *ab initio*<sup>9</sup> consentirebbe così di massimizzare l’apporto comunitario concentrandolo nella fase iniziale, la più delicata, e di applicare concretamente il principio di **addizionalità**, che si dimostra essenziale per progetti per cui gli Stati membri non possono anticipare la totalità dei finanziamenti.

Infine, una buona disciplina nella gestione delle risorse comunitarie, più limitate rispetto alle previsioni iniziali, passa necessariamente per la **concentrazione dei**

---

<sup>8</sup> L’aliquota del 20% è peraltro una condizione posta dalla Francia e dall’Italia nel quadro del memorandum del 5 maggio 2004 per la realizzazione della parte internazionale della tratta Lione-Torino.

<sup>9</sup> Una delle conseguenze positive dell’applicazione di un finanziamento *ab initio* è una riduzione dei costi finanziari inerenti al progetto.

**fondi comunitari** sulle sezioni più critiche dal punto di vista del finanziamento (che sono al tempo stesso le più interessanti dal punto di vista europeo).

La priorità viene data in questo contesto alle tratte transfrontaliere. **L'importo del sostegno finanziario comunitario che sarà destinato ad esse rappresenta così una variabile fondamentale di questi progetti e costituirà verosimilmente l'elemento determinante per la loro realizzazione.** Alle altre sezioni dell'asse, che sono indipendenti rispetto a queste tratte transfrontaliere e beneficiano già di una priorità a livello nazionale (è il caso ad esempio delle sezioni fra Torino e Trieste) dovrebbe così essere riconosciuta una priorità più ridotta in termini di sostegno comunitario.

### **3.2. Stato di avanzamento dei vari progetti che compongono l'asse prioritario**

I vari incontri con le autorità degli Stati membri interessati dalla realizzazione del PP6 non hanno consentito di chiarire integralmente le incertezze che persistono in merito alla pianificazione della realizzazione di talune sezioni per cui gli impegni degli Stati e l'iscrizione in bilancio del fabbisogno sono in fase iniziale. Il costo della sola tratta Lione-Torino ammonta a quasi **14 miliardi di EUR**, di cui **6,7 miliardi** (importo 2003) per la sezione transfrontaliera (galleria di base) e quasi **3,5 miliardi** per gli accessi in Francia. La decisione di avviare i lavori – tanto più se la maggior parte del finanziamento è pubblico e se l'apporto comunitario resta limitato – impone che gli Stati interessati abbiano individuato le risorse necessarie. Le principali incertezze sulla data di avvio delle operazioni riguardano in particolare i seguenti aspetti:

- **le sezioni di accesso della galleria di base, lato francese;**

- **la sezione di accesso, lato italiano**, la cui realizzazione era prevista nel 2002 e che si scontra, come la galleria di base, con l'opposizione delle popolazioni locali. La realizzazione di tutte le sezioni italiane sarà subordinata alla verifica dello stato delle finanze pubbliche richiesta dal nuovo governo italiano, che potrebbe imporre delle nuove decisioni in materia di spese;

- **la galleria di base** (per la quale il 5 maggio 2004 l'Italia e la Francia hanno firmato un accordo in base a cui il loro impegno era subordinato all'ottenimento di un sostegno comunitario equivalente almeno al 20% del costo totale del progetto);

Il coordinatore è del parere che la realizzazione della tratta internazionale potrebbe costituire un **catalizzatore** capace di indurre gli Stati a rispettare gli impegni assunti per le sezioni di accesso.

- **la sezione transfrontaliera italo-slovena**, nonché il collegamento fra **Divača e Lubiana**.

Le uniche sezioni la cui realizzazione dovrebbe essere completata fra il 2013 e il 2015 sono quelle della nuova linea AV/AC Torino-Venezia nonché le tratte ungheresi. Ciò non si significa peraltro che tale asse non disporrà – per allora – di potenzialità rilevanti in termini di crescita del traffico. La capacità dell'asse ferroviario fra Lione e Budapest deve essere incrementata fin da adesso per consentire l'attivazione di una politica mirata, volta a favorire il trasferimento

modale.

**In tale contesto si dovrà vigilare a un buon coordinamento delle priorità nello sfruttamento di tale asse.** I vari incontri svoltisi nei mesi passati hanno messo in luce che tale coordinamento non era ottimale (le priorità variano a seconda dei gestori di infrastrutture e degli operatori<sup>10</sup>) e questo penalizza in particolare lo sviluppo del trasporto merci. La viabilità della sezione Lione-Torino, come quella della tratta transfrontaliera italo-slovena, dipenderà in larga misura dall'attuazione di una politica di trasferimento modale. **A tale titolo la Francia e l'Italia dovrebbero impegnarsi formalmente a non incrementare la capacità degli assi stradali transalpini del Monte Bianco e del Frejus.**

In secondo luogo, il coordinatore ha individuato anche **una certa incoerenza nel tipo di infrastruttura progettata** lungo l'asse in questione. La qualità dell'infrastruttura progettata, in particolare per quanto riguarda la capacità o la velocità, varia da paese a paese e peggiora in particolare nella parte orientale dell'asse. Tale aspetto è molto importante in quanto determinerà il grado di attrattività di quest'ultimo, in particolare per spostamenti a lungo raggio in diretta concorrenza con il modo stradale (in particolare per le merci) o con l'aereo (per i viaggiatori).

**La qualità del servizio<sup>11</sup> ferroviario offerto lungo tutto l'asse dovrebbe essere per quanto possibile omogeneo.** Tale aspetto non è stato sufficientemente approfondito poiché sia la pianificazione dell'infrastruttura che il suo utilizzo restano prerogativa nazionale, con la conseguenza di una scarsa attrattività del trasporto ferroviario su tale asse. È dunque necessario un coordinamento degli interventi sull'infrastruttura in una fase per quanto possibile iniziale del processo di pianificazione, e una maggiore coerenza nell'assegnazione delle tracce orarie – fin da ora l'ipotesi di tale coordinamento dovrebbe essere esaminata in particolare sulle sezioni più congestionate per creare una dinamica a livello del traffico anche prima dell'entrata in funzione della nuova infrastruttura. Un progresso notevole si potrebbe registrare già nel 2008 al termine dei lavori di adeguamento dell'attuale galleria di valico, come un primo passo in vista dell'attivazione di un'autostrada ferroviaria sul larga scala. In un primo tempo si potrebbe prendere in considerazione la possibilità di ampliare l'attuale servizio di autostrada ferroviaria (limitato per il momento alla sezione Aiton-Orbassano). La realizzazione di un servizio di autostrada ferroviaria che colleghi la regione di Lione a Novara entro la fine del decennio potrebbe quindi prefigurare l'autostrada ferroviaria alpina su larga scala che utilizzerà la nuova infrastruttura una volta terminata, consentendo così il trasferimento di una parte importante del traffico su rotaia con benefici rilevanti per l'ambiente.

---

<sup>10</sup> Si osservi che, contrariamente a quanto si è verificato nel corso degli ultimi anni al Brennero, al Sempione e al Gottardo, nessun nuovo operatore ferroviario si è installato sugli assi ferroviari franco-italiani.

<sup>11</sup> Con livello del servizio si intende la garanzia che tale asse sia interoperabile, che l'infrastruttura abbia caratteristiche equivalenti e che esista un coordinamento nella scelta delle priorità al momento dell'assegnazione delle tracce orarie.

#### 4. PROGRESSI RILEVATI

Non è stato ancora possibile raggiungere tutti gli obiettivi che il coordinatore si era fissati nel quadro del suo mandato, ma le iniziative prese hanno consentito di ottenere una prima serie di risultati incoraggianti sull'asse considerato nella sua globalità. In primo luogo, va segnalata l'importanza dell'**analisi non di una tratta o di un progetto isolati, ma della totalità del tracciato e delle componenti di tale asse**. Ciò ha consentito non solo di comprendere meglio le potenzialità del PP6 nella sua globalità, ma anche di precisare meglio l'impatto che ogni singola tratta può avere sulle altre parti dell'asse e sulla sua coerenza globale – in particolare se il calendario di realizzazione presenta differenze sensibili. Il nuovo approccio ha così consentito di individuare meglio le priorità e le questioni sensibili che richiedono delle risposte da parte delle autorità interessate. Il programma di lavoro del coordinatore per la seconda parte dell'anno prevede un approfondimento di questi aspetti.

In tale contesto non è escluso che venga realizzata anche un'analisi delle sinergie e delle potenzialità incrociate fra il progetto prioritario «TGV Sud» (ramo mediterraneo) e il progetto prioritario Lione-Budapest.

**Per quanto riguarda i progressi osservati su tale asse, occorre osservare in particolare quanto segue:**

- la decisione del ministro francese dei trasporti riguardante **la scelta dei tracciati della sezione di accesso alla galleria di base adottata all' inizio del 2006**. La Francia ha optato per un tracciato e una realizzazione per tappe della sezione Lione-tratto alpino, dando la priorità alla realizzazione dell'infrastruttura dedicata per le merci, in linea con le attese della Commissione;

- **l'avvio da parte della Francia della procedura di audizioni pubbliche relative alla galleria transfrontaliera del progetto Lione-Torino, il 23 maggio 2006**. Tali audizioni pubbliche – che si sono svolte in un clima sereno – rappresentano una tappa concreta e significativa in vista dell'avvio dell'operazione entro il 2010;

- la decisione delle autorità italiane, del 12 dicembre 2005, di creare un **“osservatorio della Val di Susa”**, a cui è affidata la responsabilità di trovare soluzioni alle difficoltà incontrate dal progetto nella valle. L'arch. Virano, al quale il precedente governo ha dato la responsabilità di guidare questo osservatorio è stato confermato nelle sue funzioni all'inizio di giugno. Il governo italiano ha inoltre riunito – il 29 giugno – le principali parti coinvolte, a livello nazionale e regionale, nell'ambito di un gruppo di contatto al fine di esaminare le risposte da dare agli interrogativi degli oppositori del progetto. L'obiettivo del governo è giungere a una proposta concreta entro la fine del 2006 (cfr. capitolo dedicato a tale questione);

- **l'entrata in funzione della nuova linea Torino-Novara nel febbraio scorso**. È importante osservare che tale linea è conforme alle certificazioni di interoperabilità in quanto è provvista, in particolare, di ETCS livello 2 (operativo);

- **la firma**, da parte dei ministri dei trasporti italiano e sloveno, il 28 febbraio 2006, di un accordo **che consente di avviare uno studio di fattibilità** sulle condizioni di realizzazione della tratta transfrontaliera sulla sezione **Trieste-Divača**<sup>12</sup>.

## 5. QUESTIONI SENSIBILI

Tali progressi non devono peraltro far dimenticare che il progetto deve ancora far fronte – oltre che a difficoltà di carattere finanziario - a incertezze quanto al calendario di realizzazione di varie tratte.

### 5.1. Situazione in Val di Susa e ripercussioni sul progetto

Al momento si tratta dell'aspetto più delicato che potrebbe incidere sullo sviluppo dell'insieme dell'asse prioritario, al quale il coordinatore ritiene urgente trovare una soluzione. Il cantiere di Venaus (in Val di Susa), dove doveva essere realizzata una delle quattro gallerie di ricognizione previste, è bloccato dal 2005 a causa dell'opposizione di una parte degli abitanti della valle. I ritardi che ne derivano hanno assunto ormai proporzioni inquietanti e rischiano di avere ripercussioni significative sul calendario di attuazione del progetto. Gli oppositori si sono lamentati rispetto al suo impatto sulla Valle di Susa, in particolare ritengono che:

- il progetto non è giustificato, tenuto conto del traffico previsto e del fatto che la Valle di Susa è già interessata da numerose infrastrutture (trasporti-energia);

- la linea storica possiede ancora una riserva di capacità di traffico che essi ritengono rilevante se adeguatamente modernizzata;

- il progetto presenta per la salute (presenza di amianto – radon) e l'ambiente rischi di difficile gestione. A ciò si aggiunge il fatto che la normativa in vigore (Legge n. 441, detta « Legge Obiettivo ») non impone una valutazione di impatto ambientale (EIE) per le gallerie di ricognizione<sup>13</sup>.

Nel quadro del suo mandato, il coordinatore, che si è recato in Valle di Susa il 24 novembre scorso, ha deciso di promuovere una mediazione europea al fine di cercare di rilanciare il dialogo fornendo determinate garanzie agli abitanti della valle. La Commissione ha così incaricato degli esperti di realizzare una valutazione indipendente sulla qualità e la coerenza degli studi eseguiti da Lyon-Turin Ferroviaire riguardo alle questioni che suscitano la preoccupazione degli abitanti della Val di Susa, vale a dire:

- salute;
- ambiente;
- scelta di realizzare una nuova linea anziché di modernizzare quella esistente.

---

<sup>12</sup> Lo studio è cofinanziato tramite Interreg IIIa e deve essere completato entro il 2008.

<sup>13</sup> La Commissione ha avviato una procedura di infrazione contro l'Italia quanto alla compatibilità della Legge Obiettivo con il diritto comunitario. L'esclusione delle gallerie di ricognizione – come Venaus – dal campo di applicazione completo dell'EIE potrebbe costituire un'infrazione della normativa comunitaria.

Gli esperti hanno così fornito alla Commissione elementi che consentono di giudicare se gli studi realizzati da LTF possono essere considerati affidabili e coerenti con gli obiettivi dichiarati e, se del caso, hanno indicato le eventuali lacune e formulato raccomandazioni sui miglioramenti da apportare o gli studi complementari da integrare. Essi ritengono in particolare che l'ipotesi di una modernizzazione di tutta la linea storica – avanzata dagli oppositori al progetto della nuova linea – non consentirebbe di rispondere all'obiettivo di riequilibrio modale, tenuto conto delle caratteristiche intrinseche di tale linea che risale alla metà dell'800. La relazione è stata resa nota alla fine di aprile 2006<sup>14</sup>.

Al di là dei risultati di tale valutazione, la relazione degli esperti fornisce elementi di informazione sul progetto per consentire agli abitanti della Val di Susa di farsi un'opinione propria sull'interesse di tale opera<sup>15</sup>. Pur senza minimizzare i rischi – la scoperta di amianto durante il cantiere resta possibile – né l'impatto sul territorio durante la fase di costruzione, la relazione conferma la conseguenza degli studi in corso, al fine di contenere per quanto possibile l'impatto del progetto sull'ambiente e garantire una corretta gestione dei rischi per la salute. Il governo italiano potrà ricorrere all'osservatorio della Valle di Susa al fine di **fornire risposte chiare e trasparenti agli interrogativi degli abitanti della Valle, in particolare in materia di sanità e ambiente, consentendo loro di raffrontare i vantaggi previsti con il potenziale impatto del progetto** (in particolare durante la fase di costruzione).

Il coordinatore attribuisce particolare importanza alle iniziative che verranno prese attraverso l'osservatorio della Valle di Susa. In particolare invita le autorità interessate, a livello locale, regionale e nazionale, a studiare le modalità per attuare il progetto Lione-Torino contemporaneamente ad un processo di ripristino della Valle di Susa (ad esempio, bonifica dei terreni – interrimento di alcune reti, in particolare quella elettrica<sup>16</sup>).

D'altro canto, il coordinatore auspica di potere organizzare un'ampia riflessione sul futuro del trasporto attraverso le Alpi che tenga conto di aspetti quali il riequilibrio modale, il rispetto dell'ambiente, la sicurezza o ancora le conseguenze per i trasporti, a medio e lungo termine, derivanti dal rincaro e dalla scarsità delle energie fossili.

---

<sup>14</sup> La relazione è disponibile sul sito:  
[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/priority\\_projects/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/priority_projects/index_en.htm)

<sup>15</sup> A seguito dell'incontro tra la sig.ra de Palacio e il presidente del Consiglio italiano Romano Prodi, quest'ultimo ha chiesto che venga realizzata una valutazione da parte di terzi riguardo alla questione del traffico sugli itinerari Francia-Italia. Il coordinatore ha risposto affermativamente a tale richiesta e i risultati dovrebbero essere resi noti in autunno.

<sup>16</sup> La fattibilità dell'interrimento di talune reti elettriche utilizzando le gallerie ferroviarie potrebbe essere esaminata nel quadro del tracciato del progetto nella bassa Val di Susa.

## 5.2. Pianificazione delle sezioni slovene e ungheresi

Sulla parte orientale dell'asse le preoccupazioni riguardano al tempo stesso il calendario di realizzazione e il tipo di infrastruttura progettata. A breve termine, sono previsti solo interventi limitati. Il costo della realizzazione di una nuova infrastruttura con caratteristiche più moderne – intorno al 2020 – dalla frontiera italiana fino a quella ungherese è stato quantificato dalle autorità slovene a circa **3 miliardi di EUR**, un importo consistente per questo paese. C'è dunque il grave rischio che entro il 2020 venga realizzata solo una parte del programma (Koper-Lubiana), con ripercussioni sulla capacità dell'asse prioritario n. 6 di svolgere pienamente, alta Trieste, il ruolo di collegamento fra il cuore dell'Unione e i nuovi Stati (compresi, nel prossimo futuro, i prolungamenti verso la Croazia). **La necessità di un buon coordinamento nella pianificazione dei vari fondi comunitari (TEN, fondo di coesione e fondi strutturali) acquista qui tutta la sua importanza.**

D'altro canto, le caratteristiche previste per la tratta che collega la rete slovena a quella ungherese sono molto diverse rispetto al resto dell'asse. I soli interventi previsti riguardano l'elettrificazione e la soppressione di vari passaggi a livello, mentre una sezione importante resta a binario unico con caratteristiche difficilmente compatibili con una velocità commerciale competitiva, con il rischio di una strozzatura grave su tale asse che non consentirebbe al trasporto ferroviario di far fronte a un potenziale aumento della domanda a medio/lungo termine – in particolare per le merci. Ne risulterebbe anche una riduzione del valore aggiunto degli altri investimenti realizzati su tale asse.

Solo un coordinamento **ottimale** dei vari interventi comunitari consentirà di contribuire alla realizzazione di questi progetti prioritari entro i termini stabiliti dal Parlamento europeo e dal Consiglio negli orientamenti TEN-T. Tali assi prioritari inoltre dovrebbero, secondo il coordinatore europeo, ricevere particolare attenzione nei quadri strategici comunitari nazionali per la programmazione dei fondi strutturali e di coesione 2007-2013, attualmente in fase di preparazione.

Al fine di poter giungere dalla parte occidentale dell'asse fino al cuore dei nuovi Stati membri, si potrebbe aggiungere al PP6 un nuovo ramo che colleghi Trieste a Budapest passando per Tarvisio, Villaco e Graz. Ciò consentirebbe di collegare l'asse prioritario n. 6 a quello n. 17 (e in particolare a Bratislava), un'opzione ventilata a più riprese durante gli incontri con le autorità delle regioni interessate. Si devono tuttavia ancora valutare gli investimenti necessari, in particolare in Austria e in Ungheria, e precisare il calendario di realizzazione. Nei prossimi mesi sarà quindi necessario realizzare indagini supplementari per valutare le potenzialità di una tale ipotesi.

In secondo luogo, il coordinatore attribuisce grande importanza a un migliore coordinamento fra i principali porti che si trovano lungo la parte orientale del PP6 (Venezia-Trieste-Koper). Pur senza rimettere in discussione il principio di concorrenza fra di essi, sarebbe utile precisare meglio possibili sinergie al fine di rafforzare l'utilizzo del trasporto ferroviario tramite il PP6.

I volumi di traffico di tali porti (in particolare per quanto riguarda i contenitori) – considerati isolatamente – restano marginali rispetto a quelli dei porti del *northern range* (Anversa - Rotterdam – Amburgo) e risulta quindi difficile raggiungere una massa critica che renda attraente l'utilizzo del trasporto ferroviario. In questo contesto il coordinatore ritiene indispensabile potenziare il collegamento dei porti in

oggetto all'asse prioritario n. 6 come pure i collegamenti fra i porti stessi. Se il porto di Koper fosse collegato direttamente a Trieste (a differenza di quanto avviene attualmente) si potrebbe, ad esempio, ipotizzare che i treni che partono parzialmente vuoti da tale porto possano completare il carico a Trieste (che dista solo una dozzina di chilometri). Ciò consentirebbe di massimizzare l'utilizzo del trasporto per ferrovia.

## 6. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

Da questa prima analisi dell'asse prioritario n. 6 emerge che, nonostante reali potenzialità certe, esso si trova confrontato a quattro gravi problemi che le autorità interessate devono affrontare tempestivamente:

i. un problema di **coerenza di pianificazione** della realizzazione di sezioni contigue (all'interno delle tratte individuate dal coordinatore);

ii. **l'opposizione al progetto di una parte della popolazione della Valle di Susa (attraversata da esso)**, che potrebbe portare a delle ripercussioni tanto sul calendario di realizzazione quanto sulla coerenza dell'asse nella sua globalità;

iii. **incertezze quanto agli impegni finanziari degli Stati** per talune sezioni e l'esigenza di ottenere un incentivo comunitario adeguato per compensare l'insufficienza dei finanziamenti nazionali;

iv. la **manca di coerenza nelle caratteristiche dell'infrastruttura** sulle sezioni slovene e ungheresi.

Oltre a questi quattro punti bisogna tenere conto di un altro aspetto non trascurabile. Al momento, se si eccettua la parte transfrontaliera franco-italiana, non esiste né una pianificazione integrata, né una reale visione globale dello sviluppo del corridoio nel suo insieme, con problemi di divergenze nel calendario oppure di scelta del tipo di infrastruttura lungo l'asse.

In futuro sarebbe opportuno che tutte le parti interessate diano vita a una cooperazione rafforzata. A questo riguardo – per la parte transfrontaliera fra St Jean de Maurienne (F) e Bruzolo (I) – esiste **una commissione intergovernativa (CIG) per la Lione-Torino**, il cui compito è coordinare l'attività dei servizi dei due Stati e monitorare le attività del promotore del progetto al fine di preparare l'avvio di quest'ultimo. Andrebbe inoltre rafforzato il suo ruolo di "catalizzatore" del progetto.

Infine, poiché la realizzazione completa dell'asse non è ipotizzabile prima del 2020, **il coordinatore raccomanda che vengano prese, fin da ora e in modo coordinato, misure volte a rafforzare l'attrattività del trasporto di merci a lungo raggio.**

Dall'insieme di queste constatazioni derivano **le proposte di sostegno comunitario** – indicative – che il coordinatore presenterà alla Commissione al fine di aiutarla nella programmazione finanziaria 2007-2013. La soluzione più facile sarebbe stata raccomandare il sostegno delle sezioni meno problematiche tecnicamente e finanziariamente al fine di garantire un utilizzo rapido dei fondi comunitari. **La coerenza dell'asse peraltro non è concepibile senza la realizzazione delle sezioni**

transfrontaliere che risultano essere le più complesse e quelle che comportano i ritardi più consistenti. Per questo motivo, il coordinatore ritiene che la priorità nel cofinanziamento comunitario a titolo del bilancio 2007-2013 dovrebbe andare a tali sezioni, secondo la ripartizione riportata quindi seguito:

- un sostegno equivalente al **20% del costo della sezione transfrontaliera franco-italiana**, pari, per il periodo 2007-2013, a circa **un miliardo di EUR**. Condizione di tale finanziamento è la garanzia delle autorità italiane di fare tutto il possibile – nei tempi più rapidi – per trovare soluzioni alle difficoltà incontrate in Valle di Susa<sup>17</sup>;

- un sostegno pari al **10%** del costo totale delle sezioni di accesso francesi e italiane alla galleria di base;

- **un sostegno fino al 50%** per la prosecuzione **degli studi** della sezione italo-slovena e delle sezioni fra **Divača e Budapest**, a complemento del sostegno che potrebbe essere concesso a titolo dei fondi strutturali e di coesione **per la costruzione** di tale infrastruttura, a condizione tuttavia che quest'ultima sia coerente (e naturalmente interoperabile) con il resto dell'infrastruttura che compone l'asse prioritario in esame.

---

<sup>17</sup> In questo contesto il coordinatore ha chiesto alla commissione intergovernativa di fornirgli una tabella di marcia con le misure da realizzare – accompagnate da un calendario preciso – per facilitare la ripresa del dialogo.

**Programma di lavoro luglio 2006 – giugno 2007**

<b>Azione</b>	<b>Obiettivi</b>	<b>Aspetti "critici"</b>	<b>Situazione</b>	<b>Enti responsabili:</b>
1. Realizzare uno stato di avanzamento dell'insieme del corridoio.	Presentare alla Commissione una prima relazione sulla situazione entro il luglio 2006	Maturità dei progetti – concordanza dei calendari	Terminato	Autorità FR, IT, SLO, H, gestori di infrastrutture, società ferroviarie, membri del PE
2. Ottenere un calendario preciso e garanzie di finanziamento per la realizzazione delle sezioni che compongono l'asse prioritario n. 6	Aiutare la Commissione nella preparazione della proposta di programmazione pluriennale 2007-2013 Sviluppare un piano di finanziamento con gli altri partner (DG REGIO, BEI ecc...), in particolare per le sezioni che possono beneficiare di un sostegno comunitario attraverso fondi diversi da quelli RTE.	Conciliare calendari di realizzazione e vincoli finanziari Ottenere garanzie sugli impegni finanziari di ciascuna parte interessata. Coordinare i vari fondi comunitari. Meccanismi di finanziamento innovativi Adozione del regolamento finanziario RTE Posizione delle autorità italiane	Prima valutazione – luglio 2006. Versione definitiva novembre 2006	Autorità FR, IT, SLO, H, promotore(i) del progetto, autorità locali, BEI, istituti finanziari, DG REGIO.
3. Individuare i problemi potenziali che potrebbero incidere sulla realizzazione dell'asse.	Proporre per ogni sezione che presenta problemi soluzioni di ordine tecnico, ambientale e amministrativo	Concordanza del calendario relativo alla realizzazione delle diverse sezioni. Interoperabilità delle reti Concordanza delle politiche (priorità) Situazione nella Val di Susa	Problemi individuati parzialmente	Autorità FR, IT, SLO, H, promotore(i) del progetto, autorità locali, gestori di infrastrutture, società ferroviarie, DG REGIO.
4. Individuare le sinergie fra il PP3 (TGV Sud ramo mediterraneo) e il PP6 al fine di creare un asse ferroviario a grande capacità est-ovest a sud delle Alpi	Proporre un piano di azione comune PP3-PP6	Organizzazione di un incontro che riunisca le autorità interessate Dichiarazione di intenti (?) relativa allo sviluppo del corridoio Mediterraneo-Alpi	Presentare le conclusioni nella prossima relazione	Coordinatore PP6, autorità FR, ES, promotore(i) del progetto, gestori di infrastrutture, società ferroviarie.