



RELAZIONE ANNUALE DI ATTIVITÀ DEL COORDINATORE

KAREL VAN MIERT

PROGETTO PRIORITARIO N. 1

«Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo»

Luglio 2006

SOMMARIO

1. UN PRIMO ANNO DI ATTIVITÀ CONCENTRATA SUL PROGETTO DELLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO.....	3
1.1. La situazione.....	4
1.2. Finanziamento e modello di concessione	4
1.3. Il calendario per il progetto definitivo.....	5
2. LE VIE DI ACCESSO ALLA GALLERIA DI BASE TRA MONACO E VERONA.....	6
2.1. I lavori in corso in Austria, nella Valle dell’Inn.....	6
2.2. Le vie di accesso in Baviera: Monaco – Kufstein	7
2.3. Le vie di accesso in Italia: Fortezza – Verona.....	7
3. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI PRELIMINARI	8
3.1. Sul finanziamento della galleria del Brennero	8
3.2. Sulle vie di accesso della galleria del Brennero	8
3.3. Sulla futura gestione del corridoio	9
4. PRIORITÀ DI AZIONE PER IL SECONDO ANNO DI ATTIVITÀ.....	9
ALLEGATO:	
<i>Mapa del progetto</i>	11

I punti di vista espressi nella presente relazione sono quelli del Coordinatore europeo e non vincolano la posizione ufficiale della Commissione europea.

Il 20 luglio 2005 la Commissione ha designato sei Coordinatori europei per alcuni progetti prioritari della Rete transeuropea e ha affidato al Prof. Karel Van Miert il coordinamento del progetto prioritario n. 1 («Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo»).

L'opera del coordinatore non è circoscritta ad una tratta specifica ma deve, anzi, contribuire al coordinamento di tutte le attività che interessano l'asse. Va notato, peraltro, che la sua missione deve rivolgersi innanzitutto agli aspetti sui quali è necessario un più intenso coordinamento tra vari Stati membri: in altri termini, alle sezioni transfrontaliere e alle loro vie di accesso. Nel progetto prioritario n. 1, questa sezione è la Monaco - Verona, che comprende la galleria di base del Brennero. È questa certamente la sezione più impegnativa sia per il volume dei finanziamenti necessari sia per la natura delle opere da realizzare, ma anche perché implica la cooperazione di tre Stati membri.

Questa prima relazione annuale mette quindi più particolarmente l'accento sulla tratta Monaco di Baviera - Verona.

Le informazioni presentate e le raccomandazioni preliminari formulate alla fine della presente relazione sono scaturite da una serie di incontri e di visite effettuate tra il settembre 2005 e il giugno 2006. Ai primi incontri con le autorità ministeriali degli Stati membri interessati hanno fatto seguito incontri con i responsabili regionali. Vi sono anche stati incontri con la Banca europea degli investimenti, con dirigenti delle imprese ferroviarie e con i responsabili della società Brenner Basis Tunnel SE. Tutti questi contatti proseguiranno nei prossimi mesi.

1. UN PRIMO ANNO DI ATTIVITÀ CONCENTRATA SUL PROGETTO DELLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

Lo stato di avanzamento dei lavori preparatori per la galleria di base del Brennero determina in larga misura il calendario di tutti i lavori che interessano l'asse Monaco-Verona. Di conseguenza, la decisione definitiva circa l'avvio dei lavori di costruzione della galleria — che dovrebbe essere presa all'inizio del 2007 — dovrà inserirsi in una visione globale degli impegni concernenti le vie di accesso.

L'accordo intergovernativo del 30 aprile 2004 tra l'Austria e l'Italia ha segnato una tappa decisiva stabilendo i principi generali del progetto e fissando al 2015 la data di entrata in servizio del tunnel. L'accordo prevede la costruzione tra Fortezza e Innsbruck di una galleria ferroviaria a doppia canna della lunghezza di 56 km per il traffico misto di passeggeri e merci. L'accordo istituisce inoltre una CIG e designa la società BBT SE quale responsabile del progetto. L'accordo fissa inoltre il calendario della realizzazione degli studi, dei sondaggi e dei lavori preparatori. Queste attività continueranno fino alla fine del 2006 e la decisione sull'avvio dei lavori di costruzione sarà presa all'inizio del 2007.

Realizzerà il progetto la società BBT SE (Brenner Basis Tunnel — Societas Europæ) che ha sede a Innsbruck e Bolzano. Dal lato austriaco gli azionisti sono il Governo federale (25 %) e il Land Tirolo (25 %) mentre dal lato italiano gli azionisti sono la Rete Ferroviaria Italiana (col 41 %) e le tre province interessate (ciascuna con il 3 %).

A norma del citato accordo intergovernativo la BBT SE ha l'incarico di effettuare i lavori della Fase II, ossia di elaborare il progetto definitivo, ottenere tutte le necessarie autorizzazioni (comprese quelle relative agli studi di impatto ambientale), effettuare gli studi geologici, presentare un modello di finanziamento e concessione, realizzare tutti gli interventi preparatori all'inizio dei lavori e realizzare tutti gli altri studi complementari che si rivelassero necessari.

Dal punto di vista degli Stati membri e delle regioni interessate, il monitoraggio del progetto è effettuato da una commissione bilaterale che si è riunita tre volte dall'estate 2005. Il Coordinatore ha assistito personalmente a tutte e tre queste riunioni. Le informazioni presentate alla commissione bilaterale e i numerosi contatti instaurati con i vari soggetti interessati al progetto permettono di dare un giudizio positivo della situazione attuale.

1.1. La situazione

La definizione del progetto sotto il profilo tecnico ha già raggiunto una fase molto avanzata e non si prevedono difficoltà di rilievo. Le procedure di autorizzazione del progetto definitivo — ivi comprese le prescritte analisi di impatto ambientale — saranno presentate nelle prossime settimane alle competenti autorità italiane ed austriache. Nella seconda metà del 2006 i lavori preparatori inizieranno con la realizzazione di un cunicolo esplorativo di 53 km (in vari segmenti). Si tratta di una galleria di diametro ridotto, lungo il tracciato prescelto, che ha lo scopo di acquisire le necessarie conoscenze geomorfologiche, in modo da ridurre i rischi e i costi di costruzione delle due canne principali e che servirà, durante i lavori, per il drenaggio e l'evacuazione del materiale di risulta.

1.2. Finanziamento e modello di concessione

Per quanto riguarda il calcolo dei costi, la società BBT SE ha proceduto a diverse simulazioni e a confronti con opere infrastrutturali analoghe, come i tunnel svizzeri. Partendo dall'ipotesi che il traforo delle due canne principali abbia inizio nel 2007-2008, i costi di costruzione del progetto sono dell'ordine di 4,5-5 mrd EUR. Nell'attesa di una valutazione più accurata, questi 4,5-5 mrd EUR risultano in linea con la media dei costi per chilometro delle gallerie svizzere del Lötschberg e del San Gottardo e della galleria del progetto Lione-Torino. Tenendo conto dell'inflazione e degli oneri finanziari la spesa totale dovrebbe aggirarsi intorno agli 8 mrd EUR.

La definizione del meccanismo di finanziamento del progetto di galleria di base del Brennero dovrebbe essere ultimata alla fine del 2006 al termine della Fase II, con la presentazione di un progetto definitivo. Questi lavori sono affidati alla società BBT SE, con il contributo di consulenti esterni e del consiglio della BEI.

Per il momento si lavora a un modello che prevede un apporto in capitale suddiviso in parti uguali tra la Comunità da un lato (1 mrd EUR) e i due Stati membri dall'altro (0,5 mrd EUR ciascuno). Questa ipotesi prevede che i 2,5-3 mrd EUR restanti saranno finanziati tramite un prestito il cui capitale più gli interessi saranno rimborsati su un periodo di concessione di 50 anni. Per il rimborso di questo prestito ci si potrà valere del finanziamento incrociato strada-ferrovia e dei ricavi di esercizio, restando comunque inteso che queste due fonti potranno coprire solo una parte del fabbisogno. La parte rimanente verrebbe finanziata dagli Stati membri mediante sovvenzioni pubbliche di riequilibrio. Sono peraltro prospettabili altri modelli che prevedono, da parte degli Stati membri, un contributo in capitale inferiore a quello della prima ipotesi, con

l'impegno, quindi, di erogare ogni anno una somma fissa di importo più elevato per un lungo periodo.

Per quanto riguarda i finanziamenti nazionali, l'accordo intergovernativo del 30 aprile 2004 prevede quanto segue:

- per gli studi realizzati nella Fase II, le spese non coperte da sovvenzioni comunitarie sono a carico dell'Italia e dell'Austria, in parti uguali;
- per i lavori di costruzione è previsto che le spese non coperte da sovvenzioni comunitarie saranno coperte da risorse finanziarie private nell'ambito di un modello di PPP (partenariato pubblico - privato). La parte del modello di PPP a carico del settore pubblico sarà divisa in misura uguale tra le parti.

In questa fase, queste formule non costituiscono in alcun modo un impegno su cifre o percentuali di spesa a carico degli Stati membri. Gli impegni finanziari relativi alla fase di costruzione dovranno essere definiti tra la fine del 2006 e l'inizio del 2007, dopo la presentazione del progetto definitivo.

Per il periodo che termina alla fine del 2006, il bilancio RTE-T è servito essenzialmente a cofinanziare, nella misura del 50 %, studi ed attività preparatorie (ad esempio i sondaggi) collegati alla fase di definizione del progetto (Fase II); in totale sono stati erogati circa 70 mio EUR.

Per il periodo 2007-2013, il contributo comunitario richiesto, calcolato sulla base dell'importo di 4,5 mrd EUR prima citato per le spese di costruzione dovrebbe aggirarsi intorno ai 900 mio EUR (per il 50 % si tratta di spese per studi e sondaggi, ivi compreso il cunicolo esplorativo e per il 20 % di spese per la costruzione vera e propria). L'entità del contributo comunitario dovrebbe permettere di attrarre i finanziamenti nazionali e costituisce una base sufficiente per strutturare uno schema di partenariato pubblico - privato.

Inoltre, l'accordo politico intervenuto sul progetto della nuova direttiva "Eurovignette" rappresenta oggi un fattore importante in questo contesto: il nuovo testo stabilisce infatti le regole generali che disciplinano il finanziamento incrociato tra strada e ferrovia a favore del tunnel del Brennero. I finanziamenti incrociati tra strada e ferrovia presentano infatti il vantaggio di fornire per tutta la durata della concessione, ad esempio per un periodo di 50 anni, un contributo essenziale per mettere in piedi un modello di partenariato pubblico - privato.

1.3. Il calendario per il progetto definitivo

I lavori più importanti da realizzare riguardano il modello di finanziamento e di concessione. Poiché la Commissione dovrà pronunciarsi in merito all'assegnazione di un contributo finanziario cospicuo per il periodo 2007-2013, per la preparazione del progetto definitivo è necessario disporre in via preliminare di tutte le informazioni più aggiornate esistenti.

Punti da trattare in via prioritaria:

1) Studi aggiornati sui volumi di traffico

Gli studi sul traffico realizzati fino ad oggi devono essere aggiornati e consolidati.

I risultati devono essere presentati il più rapidamente possibile (prima dell'autunno 2006) in modo da disporre di un quadro di riferimento comune.

2) Studi sui ricavi e aggiornamento dei costi

I risultati degli studi sui ricavi (diritti pagati dalle imprese ferroviarie che utilizzano la galleria) e le stime aggiornate dei costi devono essere pronti al più presto (prima dell'autunno 2006) poiché si tratta di dati fondamentali per preparare lo schema di finanziamento.

3) Finanziamento incrociato

Sia l'Italia che l'Austria hanno iniziato i lavori per il recepimento della nuova direttiva Eurovignette. Per quanto riguarda la possibilità di assegnare una maggiorazione di tariffa ("*mark-up*") del 15 % o del 25 %, è auspicabile che la notifica alla Commissione avvenga al più tardi nell'autunno 2006.

4) Modello di concessione e di finanziamento

Per rispettare il calendario globale del progetto è essenziale disporre di un primo schema complessivo, eventualmente con varie opzioni, già dalla fine dell'estate 2006, in modo da poter discutere in modo approfondito tutti gli aspetti del problema e definire un progetto completo e consensuale tra il dicembre 2006 e il gennaio 2007.

2. LE VIE DI ACCESSO ALLA GALLERIA DI BASE TRA MONACO E VERONA

La galleria di base del Brennero non è stata progettata come infrastruttura isolata dal suo contesto. Al contrario, la galleria di base è parte integrante di una linea ad alta capacità tra Monaco e Verona, che si inserisce tra le reti ferroviarie del Nord e del Sud. L'obiettivo consiste semplicemente nel permettere a un treno, il più lungo possibile e con il massimo carico, di percorrere tutto il tratto Monaco-Verona con un solo locomotore senza fermate intermedie.

Questa esigenza è fondamentale per garantire la competitività del trasporto ferroviario di merci. Va ricordato infatti, che la galleria di base servirà soprattutto al trasporto di merci ed è soprattutto sul trasporto di merci su rotaia che dobbiamo puntare per rallentare lo sviluppo del trasporto su gomma attraverso i valichi alpini.

La realizzazione della galleria di base del Brennero si inserisce quindi nel sistema globale di trasporto tra Monaco e Verona. La sua realizzazione prevede l'interoperabilità totale della futura linea e, pertanto, l'installazione del sistema europeo di segnalazione ferroviaria ERTMS per il 2015.

2.1. I lavori in corso in Austria, nella Valle dell'Inn

Dal 2001 la bassa valle dell'Inn è teatro di grossi lavori di infrastruttura, eseguiti dalla società BEG (Brenner Eisenbahn Gesellschaft GmbH). Sono previste due fasi di realizzazione.

La prima fase comprende un tratto di 40 km tra le località di Wörgl e Innsbruck (Kundl/Radefeld – Baumkirchen) sulla quale converge il traffico Est – Ovest (Vienna -

Innsbruck - Graz) e il traffico da Nord a Sud verso il Brennero. Si tratta di realizzare una doppia linea ferroviaria ad alta velocità (250 km/h) che raddoppia la linea esistente e che per l'80 % della sua lunghezza è in galleria o in semisotterranea. Sono stati aperti l'80 % dei cantieri ed i lavori proseguiranno a ritmo sostenuto nel periodo 2007-2013 (la fine dei lavori è prevista nel 2011).

In una seconda fase si prevede di proseguire i lavori in direzione Nord fino alla frontiera con la Germania. La preparazione di questa seconda fase è iniziata nel 2005 ma i lavori sono tuttora nella fase preliminare. Il tracciato non è stato ancora deciso e non vi è ancora una valutazione definitiva dei costi. Va inoltre notato che questo secondo tratto è indissociabile dalla sezione tedesca in direzione di Rosenheim.

2.2. Le vie di accesso in Baviera: Monaco – Kufstein

Questo tratto di 97 km è di importanza determinante per l'uscita Nord della galleria del Brennero, come dimostra il fatto che, sul versante austriaco, sono in corso grossi lavori per il raddoppio della linea ferroviaria nella valle dell'Inn.

Attualmente, il traffico tra Monaco e Vienna passa per Rosenheim-Freilassing-Salisburgo. Tra Monaco e Rosenheim questo traffico si sovrappone al traffico diretto a Kufstein e verso il Brennero (e anche al traffico regionale di passeggeri intorno Monaco).

Per creare capacità sufficienti in direzione del Brennero occorre:

- far passare il traffico destinato a Vienna attraverso Mühldorf; per far ciò è necessario elettrificare questa linea e ammodernarla;
- potenziare la linea Monaco-Rosenheim-Kufstein (raddoppio parziale della linea, circonvallazione di Rosenheim).

Per il momento questi lavori non figurano nella programmazione dei finanziamenti, visto che non sono considerati prioritari finché non sarà noto con certezza l'orizzonte temporale dell'entrata in servizio della galleria del Brennero. Le opere dovrebbero comprendere:

- il raddoppio della linea Monaco – Grafing
- la circonvallazione di Rosenheim
- innalzamento della velocità su tutto il tratto a 160 km/h
- installazione del sistema ERTMS (che sul versante austriaco è in corso di installazione e che sarà quindi indispensabile per assicurare l'interoperabilità).

Tutti questi aspetti sono ancora nella fase di esame preliminare sia in Germania sia a livello di discussioni tra la Germania e l'Austria. Comunque, è assolutamente essenziale che gli investimenti sul tratto Monaco-Kufstein vengano realizzati in tempo per l'entrata in servizio della galleria del Brennero.

2.3. Le vie di accesso in Italia: Fortezza – Verona

Secondo le previsioni attuali, il raddoppio della linea di accesso alla galleria del Brennero dal lato Sud verrà progressivamente realizzato, su alcuni tratti, nel 2015. L'investimento fondamentale in questa sezione riguarda la parte Fortezza - Ponte

Gardena, dove i lavori porteranno la pendenza all'11/1000 riducendo quindi al pendenza della tratta Monaco – Verona e abbassando considerevolmente i costi di esercizio (sarà sufficiente un solo locomotore, mentre le pendenze attuali richiedono l'impiego di due e anche di tre locomotori per treno).

Il secondo punto chiave è rappresentato dalla circonvallazione di Bolzano, investimento indispensabile per consentire il passaggio di un numero elevato di treni merci. Su questa sezione gli interventi in programma potrebbero recare beneficio al sistema di trasporto regionale di passeggeri.

I due citati investimenti (Fortezza – Ponte Gardena e circonvallazione di Bolzano) sono indispensabili ai fini di uno sfruttamento commerciale soddisfacente della galleria di base del Brennero. Unitamente al potenziamento delle infrastrutture all'ingresso di Verona, forniranno una capacità sufficiente per un primo periodo di funzionamento della galleria di base, anche se — a più lungo termine (orizzonte 2030) — occorrerà prevedere il raddoppio delle parti restanti.

Premesso che l'ammodernamento dell'accesso alla galleria del Brennero dal lato Sud è determinante per il successo dell'intero progetto, è necessario prevedere, per il periodo 2007-2013, un contributo comunitario significativo a favore di questi due progetti.

3. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI PRELIMINARI

3.1. Sul finanziamento della galleria del Brennero

- Tenuto conto del contributo finanziario richiesto alla Comunità, sarebbe irresponsabile considerare la galleria del Brennero come un progetto isolato. Al contrario, è assolutamente necessario che il progetto vada a inserirsi in un insieme coerente che comprenda le vie di accesso. Per questo si raccomanda di subordinare il finanziamento dei lavori di costruzione della galleria a partire dal 2007-2008 all'esistenza di un accordo definitivo dei tre Stati membri interessati sul calendario e sul finanziamento dei lavori necessari, in termini di capacità e di interoperabilità, sulle vie di accesso tra Monaco e Verona.
- Nella misura in cui la partecipazione comunitaria costituisce una garanzia essenziale per gli altri partner del progetto, è importante concentrare l'intervento comunitario utilizzando al massimo le varie possibilità di cofinanziamento offerte dal nuovo regolamento finanziario delle RTE. Per il periodo 2007-2013 il contributo comunitario richiesto, calcolato con riferimento alla cifra di 4,5 mrd EUR per spese di costruzione, si aggirerebbe intorno ai 900 mio EUR (50 % per studi e sondaggi, compreso il cunicolo esplorativo e il 20 % per la costruzione vera e propria). L'entità di questo contributo dovrebbe consentire di attirare i finanziamenti nazionali e costituire una base sufficiente per strutturare un valido schema di partenariato pubblico-privato.

3.2. Sulle vie di accesso della galleria del Brennero

- È importante, per l'insieme del progetto, riconoscere una priorità forte alle vie di accesso in Germania e in Italia, esaminando nei due casi la possibilità di un finanziamento comunitario, in particolare per le sezioni Fortezza - Verona e Rosenheim - Wörgl.

- L'installazione progressiva del sistema ERTMS sulla linea ferroviaria tra i terminali merci di Monaco e di Verona deve essere completata — al più tardi — al momento dell'entrata in servizio della galleria di base del Brennero.
- In Baviera occorre esaminare in un contesto globale i collegamenti con l'Austria (collegamenti con il PP17) all'interno di una struttura bilaterale che deve essere ancora istituita.
- I lavori per il miglioramento delle vie di accesso devono creare precisi vantaggi per le regioni frontaliere e le loro popolazioni. In particolare, questi miglioramenti devono inserirsi in un piano di potenziamento dei trasporti locali all'interno di ciascuna regione e tra le regioni interessate. È importante altresì che le regioni, alcune delle quali già partecipano al finanziamento del progetto, siano implicate pienamente nella sua realizzazione. È estremamente positivo che le regioni partecipino in modo sistematico alle riunioni della CIG ed è essenziale che la loro partecipazione prosegua a livelli elevati in considerazione delle decisioni da prendere.

3.3. Sulla futura gestione del corridoio

- A fronte delle somme ingenti che saranno investite nella costruzione di una infrastruttura di grande capacità tra Monaco e Verona, è necessario sviluppare una visione ambiziosa e innovatrice per la gestione futura di questa infrastruttura in modo da realizzare la gestione più efficace possibile e la totale interoperabilità.
- Ad esempio, si potrebbe pensare di affidare la gestione e la manutenzione della galleria e delle vie di accesso tra Monaco e Verona a un unico gestore dell'infrastruttura costituito come società europea.

4. PRIORITÀ DI AZIONE PER IL SECONDO ANNO DI ATTIVITÀ

- 1) Iscrivere il progetto di galleria di base del Brennero in un concetto globale di linea di grande capacità tra Monaco e Verona; ciò implica l'esigenza di affrontare contemporaneamente la programmazione della galleria di base, la programmazione delle vie di accesso e gli aspetti legati all'interoperabilità (compresa l'installazione del sistema ERTMS);
- 2) Accompagnare in modo coordinato, di concerto con la BEI, i lavori sul modello di concessione e di finanziamento, agevolando — se necessario — la formazione di un consenso tra gli Stati, le regioni e la Commissione europea (compreso il regolamento in tempi rapidi della questione del finanziamento incrociato strada-ferrovia);
- 3) Vigilare sul rispetto del calendario di realizzazione del progetto di galleria del Brennero, con l'obiettivo di elaborare un progetto definitivo, completo e concordato dalle parti per l'inizio del 2007. Per far questo occorre prendere tutte le iniziative che consentano di rafforzare la cooperazione tra tutti i soggetti interessati;
- 4) Contribuire alla comunicazione sul progetto di galleria di base del Brennero al livello locale, regionale, nazionale ed europeo, in modo da creare le

condizioni favorevoli all'assunzione della decisione sull'avvio dei lavori di costruzione all'inizio del 2007;

5) Effettuare una analisi degli altri punti critici del Progetto prioritario n. 1, in particolare dei seguenti:

— la sezione Halle/Lipsia-Erfurt-Norimberga

— il tratto transfrontaliero Kufstein-Wörgl

— le sezioni nell'Italia meridionale.

ALLEGATO:

Mappa del progetto

