

CONTRIBUTION TO THE CONSULTATION MEETING– April 5th, 2005

A. Assi principali

A.1 I principali assi di trasporto di interesse europeo sono stati raccolti, attraverso la Decisione 884/2004/CE, in una “quick start list” dal Gruppo di lavoro di van Miert nell’ottobre 2003:

1. Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. Asse ferroviario ad alta velocità Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra
3. Asse ferroviario ad alta velocità dell'Europa sud-occidentale
4. Asse ferroviario ad alta velocità est
5. Linea della Betuwe (2007).
6. Asse ferroviario Lione-Trieste-Divača/Koper-Divača-Lubiana-Budapest-frontiera ucraina
7. Asse autostradale Igoumenitsa/Patrasso-Atene-Sofia-Budapest
8. Asse multimodale Portogallo/Spagna-resto dell'Europa
9. Asse ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Stranraer (2001)
10. Malpensa (completato 2001)
11. Collegamento fisso dell'Öresund (completato 2000)
12. Asse ferroviario/stradale del triangolo nordico
13. Asse stradale Regno Unito/Irlanda/Benelux (2010)
14. Linea principale della costa occidentale (2007)
15. Galileo (2008)
16. Asse ferroviario merci Sines/Algeciras-Madrid-Parigi
17. Asse ferroviario Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava
18. Asse fluviale Reno/Mosa-Meno-Danubio
19. Interoperabilità di reti ferroviarie ad alta velocità nella penisola iberica
20. Asse ferroviario del Fehmarn Bælt
21. Autostrade del mare
22. Asse ferroviario Atene-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga/Dresda
23. Asse ferroviario Danzica-Varsavia-Brno/Bratislava-Vienna
24. Asse ferroviario Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa
25. Asse autostradale Danzica-Brno/Bratislava-Vienna
26. Asse ferroviario/stradale Irlanda/Regno Unito/Europa continentale
27. "Rail Baltica": asse Varsavia-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. "Eurocaprail" sull'asse ferroviario Bruxelles-Lussemburgo-Strasburgo
29. Asse ferroviario del corridoio intermodale ionico/adriatico
30. Via navigabile interna Senna-Schelda

Alcuni di essi sono già stati completati (come per esempio l’aeroporto di Malpensa) e per i restanti si auspica l’inizio dei lavori entro il 2010.

- A.2 La totalità dei 30 progetti dovrà essere completata entro e non oltre il 2020. In particolare, gli assi provenienti dall'Elenco 1 della precedente lista del Gruppo Van Miert hanno una scadenza anticipata rispetto al 2020.
- A.3 Analizzando i dati Eurostat del 2001, si osserva come la distribuzione del trasporto merci in Europa veda la gomma come modalità più utilizzata. Il predominio della strada appare ancor più evidente se escludiamo dal totale la modalità marittimo (intesa come Short Sea Shipping): risulta infatti che $\frac{3}{4}$ delle merci europee viaggiano su strada.

Modalità	Mld tonn-km	%
Strada	1.395	45,0%
Ferrovia	242	7,8%
Navigazione Interna	125	4,0%
Condotte	87	2,8%
Trasporto marittimo intra-UE	1.254	40,4%
Totale	3.103	100,0%
Strada	1.395	75,4%
Ferrovia	242	13,1%
Navigazione Interna	125	6,8%
Condotte	87	4,7%
Totale	1.849	100,0%

Risultano più che giustificati gli obiettivi e le priorità della UE, ritrovabili nel Libro Bianco 2001 e nelle ultime direttive, che puntano ad un riequilibrio modale con lo sviluppo in particolare della modalità ferroviaria.

- A.4 In base ad uno studio realizzato sui valichi alpini, possiamo dare solo qualche dato relativo al traffico merci 2003 transitato dai nodi transfrontalieri appartenenti ad alcuni dei 30 assi.

Asse	Valico	anno 2003*
Progetto n.1 - Asse ferroviario Berlino-Palermo	Brennero	10,7
Progetto n.6 - Asse ferroviario Lione-Budapest	Frejus	7,8
Progetto n.24 - Asse ferroviario Genova-Rotterdam	Sempione Gottardo	5,6 14,3

*Dati in mln di tonn

I principali problemi per questi assi possono essere:

- *l'attraversamento dei valichi alpini per gli assi interessati da questo tipo di passaggio;*
- *l'interoperabilità ferroviaria tra stati confinanti;*
- *il predominio della modalità stradale che incontrastata tende ad accentuarsi anno dopo anno;*
- *l'assenza di una valida alternativa alla gomma, a causa di un sistema ferroviario inefficiente e ad un trasporto combinato ancora poco sviluppato;*
- *il principio della sicurezza nel trasporto, con particolare riferimento al trasporto delle merci pericolose, soprattutto in galleria;*

Le possibili soluzioni:

- *non sempre la costruzione di nuove infrastrutture risolve il problema;*
- *molte reti ferroviarie sono attualmente sottoutilizzate, quindi prima di fare grandi investimenti per la realizzazione di nuovi assi, varrebbe la pena valutare un ammodernamento dell'esistente;*
- *per le infrastrutture stradali, è probabile che l'attuale stato di congestione non verrebbe risolto con nuove infrastrutture che andrebbero a congestionarsi in poco tempo;*

I possibili benefici:

- *a livello economico, i costi del trasporto e della logistica ormai hanno raggiunto livelli troppo elevati (a volte anche dell'ordine del 10-12%). Un decongestionamento delle strade ed uno sviluppo della modalità ferroviaria porterebbe ad una riduzione dei costi (sia interni che esterni) con benefici sia a livello ambientale che di sicurezza;*

Le possibili alternative:

- *lo sviluppo del trasporto combinato e di altre modalità di trasporto per alcuni tipi di merce;*
- *lo sviluppo delle nuove tecnologie (ICT) e delle telecomunicazioni in generale.*

I possibili finanziamenti:

- *oltre al contributo dell'UE per progetti comunitari, si deve fare riferimento ai finanziamenti dei singoli Stati interessati dalla singola opera e anche ai contributi del settore privato attraverso strumenti innovativi come il project Financing.*