

ALLEGATO TECNICO

Le schede e le mappe descrittive dei progetti prioritari sono state elaborate sulla base delle informazioni comunicate dai rappresentanti del gruppo ad alto livello. Alcuni dati tecnici devono ancora essere trasmessi o confermati per cui alcune schede e mappe di seguito allegate potrebbero essere oggetto di successive modifiche.

La Commissione europea non garantisce l'esattezza delle informazioni o dei dati forniti e declina ogni responsabilità circa l'uso dei medesimi.

Elenco 1:
Progetti prioritari
da avviare prima del 2010

SCHEDE PROGETTO

Progetto n. 1: GALILEO – Sistema di posizionamento e navigazione satellitare globale

La tecnologia europea di navigazione satellitare metterà a disposizione di tutti i settori della società servizi di localizzazione e misura del tempo a basso costo, caratterizzati da precisione e affidabilità senza precedenti. L'Europa disporrà di propria autonomia in un campo tecnologico di importanza strategica.

In cosa consiste il progetto?

GALILEO è un'iniziativa europea volta a creare un sistema di navigazione satellitare globale che garantirà servizi di localizzazione e misura del tempo di alta precisione, disponibili ad utenti commerciali e privati di tutto il mondo, grazie all'uso di un piccolo e poco costoso ricevitore. Il sistema sarà costituito da una costellazione di 30 satelliti, da un'infrastruttura terrestre e da applicazioni e servizi di ultima generazione.

Sebbene sia dotato di autonomia di servizio, GALILEO è stato progettato per interoperare con il sistema GPS degli Stati Uniti e il sistema GLONASS della Russia. A partire dal 2008 l'Unione disporrà di uno strumento essenziale per lo sviluppo dei trasporti. GALILEO è stato lanciato da 15 Stati membri ma tutti i futuri paesi dell'UE ne potranno beneficiare. Inoltre, è in corso un negoziato con paesi terzi, soprattutto con la Cina, per poter conferire al progetto una dimensione veramente globale.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il sistema GALILEO è destinato ad apportare benefici nei settori della navigazione aerea e marittima, del trasporto stradale e ferroviario, e persino ai pedoni; gioverà anche ad altre attività professionali e private quali l'ingegneria civile, i servizi sociali e di emergenza, l'agricoltura e la pesca, ecc. È stato specificatamente progettato per un uso civile in tutto il mondo e fornirà segnali disponibili liberamente e segnali limitati a gruppi specifici come i fornitori di servizi commerciali, applicazioni "salvavita", l'aviazione ecc.

Dal punto di vista del trasporto stradale, GALILEO fornirà la base di servizi di informazione e assistenza, controllo e gestione del traffico, sistemi di posizionamento per migliorare la gestione della flotta di veicoli. In termini di trasporto aereo, marittimo e ferroviario, esso costituirà un sistema di gestione del traffico più sicuro e interoperabile.

Secondo una stima della Commissione, l'utilizzo del sistema GALILEO porterà il valore del mercato globale dei servizi e dei prodotti per la navigazione satellitare ad un importo superiore a 200 miliardi di euro entro il 2015 e comporterà, nel contempo, la creazione di 100 000 nuovi posti di lavoro. Si assiste già all'emergere di una vasta gamma di applicazioni promettenti soprattutto nel settore dei trasporti.

Qual è lo stato attuale?

GALILEO si trova attualmente nella fase di sviluppo (2002-2005) che include la definizione e la costruzione dei vari componenti del sistema: satelliti, strutture terrestri, ricevitori individuali. I satelliti saranno messi in orbita a partire dal 2005, contemporaneamente alla costruzione di un'infrastruttura terrestre minima che permetterà di realizzare le regolazioni necessarie prima della messa in servizio dell'intero sistema satellitare tra il 2006 e il 2008.

È stata istituita un'impresa comune incaricata di eseguire le fasi di sviluppo e convalida e di preparare la fase di messa in servizio. I membri fondatori sono l'UE e l'ESA (Agenzia spaziale europea) ed è previsto che la Banca europea per gli investimenti e in seguito altre società private possano diventare membri. L'obiettivo è quello di incoraggiare il coinvolgimento del settore privato nel progetto. Durante la fase di sfruttamento commerciale, le entrate per il settore privato deriveranno dalle vendite di servizi a valore aggiunto agli operatori e saranno rimosse dai concessionari.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
GALILEO - Fase 1	Sviluppo e convalida	-	2005	1 100	1 100
GALILEO - Fase 2	Messa in servizio	-	2008	2 100	2 100
TOTALE				3 200	3 200

Progetto n. 2: Eliminare le strozzature lungo il collegamento Reno-Meno-Danubio

L'eliminazione delle strozzature lungo il corridoio Reno-Meno-Danubio permetterà di migliorarne la navigabilità, favorendo così il trasferimento del traffico di merci dalla strada alla navigazione interna su un asse sempre più congestionato.

In cosa consiste il progetto?

Il corridoio Reno-Meno-Danubio costituisce un asse essenziale per il trasporto delle merci dal Mare del Nord (porto di Rotterdam) al Mar Nero (in particolar modo il porto di Costanza). Molte sono le sezioni di tale via di navigazione interna che presentano problemi di navigabilità poiché in alcuni periodi dell'anno la profondità di pescaggio è inferiore a 2,8 metri. La profondità di pescaggio minima lungo l'intero percorso deve essere di 2,5 metri per permettere la navigazione di navi di stazza fino a 3 000 tonnellate.

I lavori di costruzione su vari tratti del Danubio in Germania, Austria, Ungheria, Romania e Bulgaria dovrebbero garantire la profondità di pescaggio minima durante tutto l'anno o quasi. La principale strozzatura si verifica sulla sezione Straubing-Vilshofen¹, in Germania, caratterizzata dalla più bassa profondità di pescaggio dell'intero percorso. Questa strozzatura collocata proprio al centro dell'asse risulta estremamente importante per l'efficienza del collegamento Reno-Meno-Danubio. In Romania e Bulgaria, sono necessari lavori di ingegneria idrotecnica per poter dragare naturalmente il fiume e lavori di consolidamento degli argini. Sono necessari lavori anche nelle sezioni tra Austria e Slovacchia e tra Slovacchia e Ungheria, nelle quali il livello dell'acqua può scendere in alcuni periodi al di sotto di 2 metri.

Tale progetto include anche i lavori da effettuare su uno dei principali rami del Reno, la Mosa, onde garantire una profondità di pescaggio di 3,5 metri che permetta la navigazione di navi fino a 6 000 tonnellate e costruire una nuova chiusa, alla frontiera tra il Belgio e i Paesi Bassi (Lanaye).

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto migliorerà la competitività della via navigabile rispetto agli altri modi di trasporto su questo asse multimodale che attraversa l'Europa da est ad ovest e favorirà il trasferimento del trasporto merci dalla strada verso le vie navigabili interne. Tale trasferimento modale risulta vitale lungo il corridoio del Danubio, sempre più congestionato a causa di un rapido aumento del volume di traffico, che si prevede continuerà anche dopo l'allargamento dell'Unione. Si ritiene che nel lungo termine sarebbe possibile trasferire ogni anno circa 5 miliardi di tonnellate/chilometro di merci verso le vie navigabili, aumentando la capacità totale di circa il 30%. Il miglioramento della navigabilità andrà a beneficio degli operatori che vedranno diminuire notevolmente (dal 20 al 30%) il costo di trasporto per tonnellata di merce.

Il progetto permetterà altresì di integrare le reti di vari paesi candidati all'UE e favorirà la coesione economica e sociale di tali paesi attraverso la creazione di nuovi posti di lavoro.

¹ Questa sezione faceva parte di uno dei progetti individuati dalla Commissione nella proposta dell'ottobre 2001 – cfr. COM(2001) 544.

Qual è lo stato attuale?

In gran parte dei paesi interessati, i progetti di costruzione figurano nei piani nazionali per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto. Gli studi sul rapporto costi-benefici e le analisi sull'impatto ambientale dei vari progetti sono in corso oppure sono stati già completati. Sono stati già condotti anche gli studi volti ad analizzare l'impatto dei progetti in termini di rischio di inondazioni. L'opzione tecnica attualmente adottata dalla Germania per la sezione Vilshofen-Straubing migliorerà la navigabilità del fiume ma non potrà garantire una profondità di pescaggio di 2,5 metri per tutto l'anno.

Oltre ai progetti infrastrutturali necessari per migliorare la navigabilità del collegamento Reno-Meno-Danubio, compresa la Mosa, l'ottimizzazione delle condizioni di trasporto richiederà anche un miglioramento della gestione del traffico sulle vie navigabili interne e dei servizi offerti agli operatori del settore dei trasporti. Lo sviluppo comune di tecnologie – come il Sistema di informazione fluviale (*River Information System - RIS*) – costituisce a tal riguardo una priorità.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Vilshofen-Straubing	Miglioramento della navigabilità	70 km	2013	128	128
Reno-Mosa	Miglioramento della navigabilità	140 km	2019	500	500
Chiusa di Lanaye	Costruzione di una chiusa	-	2010	75	75
Vienna-Bratislava	Miglioramento della navigabilità	47 km	2015	180	180
Palkovicovo - Mohács	Miglioramento della navigabilità	358 km	2014	250	250
Romania	Miglioramento della navigabilità	927 km	2011	640	500
Bulgaria (Bathin-Belene)	Miglioramento della navigabilità	26 km	2011	137	137
TOTALE				1910	1770

Progetto n. 3 – Le autostrade del mare

Lo sviluppo dei collegamenti marittimi allo scopo di evitare strozzature quali le Alpi e i Pirenei oppure di collegare meglio le regioni periferiche e insulari all'Unione europea rappresenta in alcuni casi una vera e propria alternativa competitiva al trasporto terrestre.

In cosa consiste il progetto?

Sono state individuate quattro zone marittime in cui occorrerà stabilire uno o più servizi marittimi regolari, allo scopo di collegare i porti corrispondenti per il traffico intracomunitario:

- autostrada del Mar Baltico (collega i paesi baltici a quelli dell'Europa centrale e occidentale);
- autostrada del mare dell'Europa occidentale (parte dalla Penisola iberica, attraversa l'Arco atlantico e raggiunge il Mare del Nord e il Mare d'Irlanda);
- autostrada del mare dell'Europa sud-orientale (collega il Mar Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale, inclusa Cipro);
- autostrada del mare dell'Europa sud-occidentale (Mediterraneo occidentale): collega Spagna, Francia, Italia e Malta, nonché l'autostrada del mare dell'Europa sud-orientale (anche verso il Mar Nero).

Gli Stati interessati dovranno sviluppare progetti transnazionali volti a rendere più sicuri e attrattivi i collegamenti marittimi tra un numero limitato di porti. I progetti possono includere anche infrastrutture portuali e logistiche, accessi diretti e semplici – mare e terra – e aiuti di avviamento provenienti da partnership pubblico-privato costituite attraverso procedimenti di gare d'appalto comuni. Promuovere il traffico marittimo nel Mar Baltico significa garantire la navigabilità in tutte le stagioni e pertanto disporre di un'adeguata flotta di navi rompighiaccio. Occorre anche citare le discussioni tra i porti di Danzica e Helsinki finalizzate a lanciare nuove linee regolari. Inoltre, se la scelta dei porti risulta essere un'operazione troppo difficile a livello nazionale, si potrebbe avviare una procedura d'appalto internazionale che chiami in causa le società portuali e marittime, lasciando la scelta dei porti ai consorzi candidati. I progetti possono essere collegati a sistemi di gestione del traffico, sistemi di scambio di informazioni tra dogane e amministrazioni portuali e sistemi di monitoraggio del trasporto di sostanze pericolose.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto prioritario in questione mira a contenere la crescente congestione di cui soffrono le infrastrutture stradali e ferroviarie e a consentire una migliore integrazione di tutte le regioni dell'Unione allargata. Si presta altresì ad essere messo in atto in tempi brevi e a costi contenuti e permetterà di strutturare i numerosi progetti necessari allo sviluppo di nuovi collegamenti marittimi essenziali per il trasporto intracomunitario. Il progetto costituisce anche un quadro per promuovere nuove forme di partnership pubblico-privato, allo scopo di incoraggiare le catene logistiche a raggiungere quella massa critica necessaria per garantire la sostenibilità di nuovi collegamenti marittimi regolari.

Qual è lo stato attuale?

L'attuazione di questo progetto prioritario implica un'attività continua di definizione e attuazione nel lungo termine di numerosi progetti di diverso tipo nonché l'introduzione di nuove disposizioni giuridiche negli orientamenti TEN-T. Le iniziative relative all'autostrada del Mar Baltico sembrano aver raggiunto lo stadio più avanzato. Al riguardo, è stato istituito tra i paesi che si affacciano sul Mar Baltico un gruppo di lavoro che ha già avviato un processo di selezione e sviluppo delle attività atte ad aumentare l'attrattiva di questo modo di trasporto. Il gruppo ha già individuato vari progetti transnazionali, in particolare in materia di sviluppo di una gestione comune del traffico finalizzata a migliorare la sicurezza marittima, sviluppo di sistemi di controllo delle merci, investimenti nei rompighiaccio, ecc.

Progetto n. 4: Linea ferroviaria mista Lione-Trieste/Koper-Lubiana-Budapest

La costruzione di questa nuova linea ferroviaria incoraggerà lo sviluppo del trasporto intermodale di merci nelle valli alpine interessate da un'elevata densità di traffico stradale e da gravi problemi d'inquinamento. L'estensione verso est migliorerà i collegamenti con i nuovi Stati membri e faciliterà l'accesso al Mar Adriatico.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto è l'estensione del precedente progetto prioritario n. 6, approvato dal Consiglio europeo di Essen nel 1994 (treno ad alta velocità/trasporto combinato Francia-Italia – cfr. elenco 0). I lavori prevedono la costruzione di un tunnel di 52 chilometri attraverso le Alpi e le relative linee di accesso per potere collegare le reti ferroviarie ad alta velocità di Francia e Italia. Concepito sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto merci, il progetto consentirà una velocità massima di 300 chilometri all'ora per i passeggeri e aumenterà notevolmente la capacità di trasporto merci. Sono previsti anche la costruzione di un nuovo binario per facilitare il collegamento del porto di Koper (Capodistria) nonché l'ammodernamento (in particolare l'eliminazione dei passaggi a livello strada-binario), il potenziamento e l'elettrificazione delle attuali linee tra Italia, Slovenia e Ungheria. Il progetto prevede studi di valutazione dell'utilità, della sostenibilità economica e della tempistica di un'eventuale linea ad alta velocità tra Trieste e Lubiana.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto comporterà un'importante riduzione dei tempi di viaggio per i servizi passeggeri e merci nelle direzioni Parigi-Milano-Venezia e Venezia-Lubiana-Budapest. La capacità della linea sarà più che raddoppiata per soddisfare la futura domanda di trasporto. Si prevede inoltre che l'aumento della capacità e il miglioramento qualitativo dei servizi reso possibile dalle nuove infrastrutture accresceranno la posizione competitiva della ferrovia e ne aumenteranno la quota di mercato sull'intero asse, soprattutto in relazione al traffico merci.

Il completamento dell'asse permetterà di trasportare oltre 40 milioni di tonnellate di merci all'anno e consentirà di liberare capacità sulle linee ferroviarie attuali che in vari tratti risultano ormai sature. Il passaggio del traffico dalla strada alla ferrovia contribuirà notevolmente a ridurre il numero di camion che attraversano le Alpi – limitando quindi le emissioni di sostanze inquinanti e attenuando i disagi per la popolazione locale – e garantirà un traffico fluido a sud delle Alpi e verso il bacino panonico.

La costruzione di una nuova linea ad alta velocità (aumento della velocità a 120/160 km/h e della capacità di carico a 225 kN carico/asse nella linea tra Venezia e Trieste) e il potenziamento e l'elettrificazione di alcune parti dell'attuale linea tra Trieste, Lubiana e Budapest rappresenteranno un'alternativa interessante al traffico su strada, oggi in continuo aumento. L'eliminazione dei passaggi a livello strada-ferrovia in Slovenia e Ungheria migliorerà in particolar modo la sicurezza e permetterà velocità medie più elevate. La costruzione di un secondo binario che dia l'accesso al porto di Koper, svilupperà l'entroterra della regione dato che le possibilità di ampliare il porto di Trieste sono limitate.

Qual è lo stato attuale?

La sostenibilità economica del tunnel e delle linee di accesso dipende da una politica integrata dei trasporti che favorisca l'intermodalità nello spirito del Protocollo "Trasporti" della Convenzione alpina. Occorrerà limitare lo sviluppo di nuove capacità stradali sugli assi concorrenti e adattare la politica di tariffazione delle infrastrutture in modo che i pedaggi pagati per l'utenza degli assi concorrenti possano contribuire al finanziamento del tunnel nel quadro di una partnership pubblico-privato.

Lo sviluppo del tratto internazionale è coordinato da una commissione intergovernativa franco-italiana. In seguito agli accordi intercorsi nel 2001 tra i due paesi al fine di completare il tunnel entro il 2015/2017, le due società "Réseau Ferré de France" e "Rete Ferroviaria Italiana" hanno acquisito un'uguale quota azionaria nel capitale della joint-venture *Lyon-Turin Ferroviaria*, istituita per la gestione della fase di costruzione del tunnel. Sono inoltre in fase di completamento una serie di studi avviati allo scopo di fissare una data precisa per l'apertura del tunnel e sono stati già effettuati quattro fori di prova. Le sezioni verso est, invece, fanno parte del corridoio paneuropeo V definito in occasione delle conferenze di Creta e Helsinki.

Asse	Tipologia di lavoro	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Lione-Saint Jean de Maurienne	Nuova linea	170 km	2015 ²	6 250	6 250
Tunnel del Moncenisio	Tunnel	70 km	2015/2017	5 900	5 818
Bussoleno-Torino	Nuova linea	47 km	2011	2 350	2 350
Venezia-Trieste	Nuova linea/potenziamento	125 km	2015	5 000	5 000
Koper-Divača	Secondo binario	28 km	2015	376	376
Lubiana-Budapest	Potenziamento	494 km	2015	485 (H) 275 (SLO)	485 (H) 275 (SLO)
TOTALE				20 636	20 554

² 2010 per la prima fase (tunnel di Chartreuse).

Progetto n. 5: Linea ferroviaria mista Berlino-Verona-Napoli/Milano-Bologna

I miglioramenti in fase di attuazione in uno dei grandi assi ferroviari europei permetterà sia ai passeggeri che alle merci di viaggiare con maggiore rapidità tra l'Europa settentrionale e l'Italia. La costruzione di un nuovo tunnel ferroviario sotto il Passo del Brennero, favorirà lo sviluppo del trasporto intermodale nelle Alpi.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto costituisce un'estensione del precedente progetto prioritario n. 1 approvato dal Consiglio europeo di Essen (treno ad alta velocità/trasporto combinato nord-sud – cfr. elenco 0), come proposto dalla Commissione³. La sezione principale del progetto prevede la costruzione di un nuovo tunnel ferroviario lungo 55 chilometri tra l'Austria e l'Italia, il tunnel del Brennero, che si prevede possa aumentare considerevolmente la velocità di attraversamento delle Alpi e la capacità di trasporto merci sulla linea.

Il progetto semplificherà i viaggi in treno su uno dei principali assi di trasporto d'Europa, tra Berlino e Napoli. L'aumento della capacità di trasporto merci, in particolare, contribuirà allo sviluppo sostenibile.

Il potenziamento e la ricostruzione di 550 chilometri di binari tra Berlino e Norimberga permetteranno ai treni di raggiungere una velocità di 300 chilometri all'ora. Anche la linea tra Monaco e Verona e tra Verona e Napoli sarà migliorata.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto incoraggerà lo sviluppo del trasporto intermodale su uno dei grandi assi della rete transeuropea e ridurrà notevolmente i tempi dei viaggi per ferrovia (ad esempio di quasi due ore e mezzo tra Berlino e Monaco). L'aumento della capacità e della qualità del servizio attirerà nuovo traffico ferroviario, riducendo la congestione sulle strade grazie al trasferimento di passeggeri e merci verso la ferrovia. Tutto ciò è molto importante per una regione molto sensibile sotto il profilo ecologico come quella alpina in cui l'eccessivo traffico stradale causa dei gravi problemi ambientali.

Qual è lo stato attuale?

Gli studi tecnici sul tunnel del Brennero dovranno essere ultimati entro il 2006 e a quel punto una partnership pubblico-privato darà inizio ai lavori ponendosi come data di conclusione il 2015. La sostenibilità economica del tunnel richiede una politica integrata dei trasporti che favorisca l'intermodalità nelle Alpi nello spirito del Protocollo "Trasporti" della Convenzione alpina. Occorrerà limitare lo sviluppo delle capacità stradali e introdurre i pedaggi stradali sugli assi concorrenti. I piani finanziari iniziali dimostrano che il tunnel potrà essere realizzato entro i tempi stabiliti se i pedaggi stradali contribuiscono al suo finanziamento.

³ Cfr. COM(2001) 544.

I lavori per la costruzione di nuove linee sui tratti tra Halle/Lipsia e Norimberga sono in corso. Dopo il completamento del tunnel, sarà altresì necessario aumentare la capacità tra Monaco e Kufstein. I lavori di potenziamento del tratto Kufstein-Innsbruck con quattro binari sono iniziati nel 2002.

Varie sezioni dell'attuale linea tra il confine dell'Austria e Verona sono in fase di graduale potenziamento; sono stati costruiti diversi tunnel lunghi allo scopo di attenuare curve e dislivelli e di evitare quindi le precedenti strozzature. I miglioramenti alla segnaletica e ai sistemi di gestione dei treni hanno aumentato notevolmente la capacità, soprattutto dei treni merci e dei treni adibiti al trasporto combinato.

Sono stati già iniziati i lavori per il miglioramento delle infrastrutture e per le nuove costruzioni tra Verona e Napoli e tra Milano e Bologna. È previsto che la linea ad alta velocità tra Roma e Napoli sia operativa nel 2004 mentre le altre sezioni saranno completate entro il 2007. Si prevede inoltre che, entro il 2010, l'aumento della velocità dei treni su questi assi trafficati porterà ad un trasferimento annuo di circa 10 milioni di tonnellate di merci a lunga distanza dalla strada alla ferrovia mentre un aumento del traffico passeggeri del 30% porterà una diminuzione del 50% nei voli tra Milano e Roma.

Asse	Tipologia di lavoro	Distanza (in km)	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investiment i ancora da effettuare (in milioni di €)
Halle/Lipsia-Norimberga	Nuova linea/ potenziamento	315 km	2012	5 928	5 240
Monaco-Kufstein	Potenziamento	97 km	2015*	1 500	1 500
Tunnel del Brennero	Tunnel	57 km	2015	4 312	4 302
Verona-Napoli	Nuova linea/ potenziamento	628 km	2007	10 862	3 800
Milano-Bologna	Nuova linea	182 km	2006	6 335	4 600
TOTALE		1279 km		28 937	19 442

- Dipende dal completamento del tunnel del Brennero

Progetto n. 6: Linea ferroviaria mista confine greco/bulgaro-Sofia-Budapest-Vienna-Praga-Norimberga

Questo progetto ferroviario costituirà la dorsale della rete ferroviaria dell'Europa orientale e collegherà i porti di Atene, Salonicco e Constanza al cuore dell'Europa allargata. In combinazione con il progetto prioritario n. 8 dell'elenco 1, esso permetterà i collegamenti tra il Mar Baltico, il Mar Egeo e il Mar Nero.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto riguarda il collegamento dei paesi orientali dell'allargamento con un grande asse ferroviario. Le sezioni selezionate completeranno un asse su cui i futuri Stati membri hanno già investito nell'ambito del programma ISPA e garantiranno una connettività delle reti secondo norme comuni (TER e ERMTS, doppio binario, elettrificazione, velocità massima da 160 a 200 km/h). L'asse è stato già completato in Ungheria.

Nella sua estremità orientale il progetto si divide in due rami: uno in direzione Constanza e l'altro in direzione Salonicco/Atene.

Quali sono i vantaggi prospettati?

La linea contemplata nel presente progetto, già individuata in occasione delle conferenze paneuropee dei ministri dei Trasporti, favorirà il traffico e il commercio con una vasta regione dell'Europa e collegherà la Grecia con una parte importante dell'entroterra.

Il progetto porterà ad un aumento della capacità ferroviaria soprattutto in termini di trasporto merci e ridurrà notevolmente tempi di viaggio e i costi sia per i treni merci sia per i treni passeggeri. Nelle sezioni centrali si prevede un aumento del traffico tra gli Stati membri dal 25% al 50%.

Qual è lo stato attuale?

Il gruppo ha inserito le sezioni selezionate nell'elenco 1; tuttavia, ha notato che le sezioni tra Salonicco e Promahonas (Kulata) sono in fase di potenziamento con un unico binario e che il raddoppiamento della linea non è stato ancora programmato.

Sezioni	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Kulata-Vidin/Kalafat	Potenziamento e nuova linea	420 km	2015	2 400	2 400
Vidin/Kalafat - Craiova ⁴	Potenziamento e nuova linea	108 km	2010	422	422
Curtici-Brasov	Potenziamento	481 km	2010	1 455	1 455
Budapest-Sopron-Vienna	Potenziamento	60 km (A) 146 km (H)	2015	755 (A) 563 (H)	755 (A) 563 (H)
Brno- Praga- confine ceco	Attuazione di ERMTS	553 km	2015	43	43
Confine ceco Schirnding-Marktredwitz-Norimberga	Elettrificazione	138 km	2015	467	467
TOTALE				6 105	6 105

⁴ L'inserimento di tale sezione nell'elenco 1 è oggetto di ulteriori discussioni con la Commissione in merito al tracciato Vidin/Calafat verso nord.

Progetto n. 7: Linee ferroviarie ad alta velocità, sud-ovest

Questo progetto assicurerà capacità aggiuntiva e una più alta qualità dei servizi, migliorando i collegamenti di Portogallo, Spagna e sud della Francia con l'Europa centrale e settentrionale; ne conseguirà anche un miglioramento dell'accesso alla Penisola iberica attraverso la barriera naturale dei Pirenei.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto costituisce l'estensione del precedente progetto prioritario di Essen n. 3 (treno sud ad alta velocità con il ramo mediterraneo Madrid-Saragozza-Barcellona-Perpignan-Montpellier e il ramo atlantico Madrid-Vitoria-Dax) di cui importanti sezioni saranno completate entro il 2010 (cfr. elenco 0: Madrid-Barcellona-Figueras-Perpignan e Madrid-Vitoria-Hendaya). Il progetto riguarda la costruzione di nuove linee ferroviarie ad alta velocità che porteranno ad un aumento della velocità sino a 300 km/h.

Il progetto nel suo complesso rappresenta un importante passo avanti nel collegamento della Penisola iberica e del sud della Francia all'Europa centrale e settentrionale attraverso la rete ferroviaria francese ad alta velocità. Il prolungamento Montpellier-Nîmes assicurerà il collegamento con le attuali linee ad alta velocità da Marsiglia a Parigi mentre il ramo atlantico servirà l'ovest della Francia via Bordeaux e Tours, collegandosi all'attuale linea ad alta velocità Tours-Parigi. La sezione Lisbona/Porto-Madrid il cui tracciato deve essere stabilito al più presto, svolgerà un ruolo essenziale nell'opera di ristrutturazione del versante atlantico occidentale della Penisola iberica.

Le migliorie richiederanno la costruzione di nuove linee ad alta velocità e, nel breve termine, il potenziamento delle infrastrutture esistenti tra Irún e Dax⁵. Le nuove estensioni accresceranno la redditività economica del progetto nel suo complesso e, nel contempo, assicureranno un collegamento di qualità con una vera e propria rete europea ad alta velocità.

Quali sono i vantaggi prospettati?

I tempi di viaggio tra le regioni interessate e l'Europa centrale e settentrionale saranno notevolmente ridotti: solo sulla linea tra Madrid e Barcellona i tempi di viaggio saranno portati da quasi sette ore a meno di tre ore. La capacità aggiuntiva e la migliore qualità dei servizi contribuiranno significativamente allo sviluppo sostenibile permettendo di trasferire il traffico stradale e aereo alla ferrovia. L'uso misto merce/passeggeri del ramo atlantico del progetto aumenterà le capacità per il traffico merci. Altri tratti potranno beneficiare di un ulteriore impatto positivo in termini di trasporto merci grazie alla liberazione di sezioni affidabili e di qualità sui collegamenti internazionali; ciò risulta estremamente importante nella regione ecologicamente sensibile dei Pirenei che frena lo sviluppo economico ed è soggetta a seri problemi ambientali a causa dell'aumento del traffico stradale. I migliori collegamenti favoriranno notevolmente lo sviluppo economico delle regioni servite. L'estensione dello scartamento europeo standard alla rete spagnola e portoghese favorirà il commercio internazionale eliminando i problemi di interoperabilità al confine franco-spagnolo.

⁵ La costruzione di una nuova linea non è ancora programmata sebbene inizialmente fosse stata prevista nell'ex progetto di Essen n. 3.

Qual è lo stato attuale?

Molte delle sezioni considerate nel progetto di Essen adottato nel 1994 sono attualmente caratterizzate da uno stadio avanzato dei lavori. La sostenibilità economica dell'intero progetto dipende in gran parte dal completamento dei restanti collegamenti lungo i Pirenei, la Francia e il Portogallo. Occorre attribuire al più presto una concessione sulla sezione tra Figueras e Perpignan (elenco 0) sul versante mediterraneo e in seguito sulla sezione tra Perpignan e Nîmes. Sono stati già completati gli studi preliminari in relazione alla sezione tra Montpellier e Nîmes che attualmente risulta molto congestionata.

Il gruppo propone l'inserimento del nuovo collegamento tra Lisbona/Porto e Madrid nell'elenco 1, a condizione che Spagna e Portogallo si affrettino a decidere il tracciato, in particolare per le sezioni transfrontaliere del progetto. Sono in corso gli studi di fattibilità tecnica, destinati ad essere completati intorno al 2011.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Lisbona/Porto-Madrid	Nuova linea	520 km (P)	2011	5 700 (P)	5 700 (P)
Perpignan-Montpellier	Nuova linea	140 km	2015	2 200	2 200
Montpellier-Nîmes	Nuova linea/potenziamento	80 km	2010	1 050	1 050
Irún-Dax	Potenziamento	85 km	2010	100	100
Dax-Bordeaux	Nuova linea	130 km	2020	2 400	2 400
Bordeaux-Tours	Nuova linea	304 km	2015	3 900	3 900
TOTALE				15 350	15 350

Progetto n. 8: Linea ferroviaria mista Danzica-Varsavia-Brno/Žilina

L'ammmodernamento di questa linea ferroviaria garantirà collegamenti più rapidi sia per i servizi di trasporto merci che passeggeri. Lo sviluppo di servizi ferroviari attrattivi dal Mar Baltico lungo un nuovo asse nord-sud costituisce un'opportunità unica per poter fornire un'alternativa agli ormai saturi assi nord-sud che partono dal Mare del Nord.

In cosa consiste il progetto?

L'attuale linea ("Linea E65"), seppure a due binari e già elettrificata, è prossima alla saturazione a causa di un traffico annuo di 4 milioni di passeggeri e 5 milioni di tonnellate di merci. I lavori sui binari rettilinei, la sostituzione dell'alimentazione centrale, l'installazione dei sistemi di comunicazione e di segnaletica, in conformità con le norme AGTC e AGC, mirano a permettere una velocità di 160 km/h per i treni passeggeri e di 120 km/h per i treni merci. I lavori prevedono inoltre la costruzione di un collegamento di accesso al porto di Danzica, che progetta di costruire un nuovo terminal per container e navi traghetto (capacità prevista: 1 milione di TEU e 1,5 milioni di passeggeri). La capacità totale della linea aumenterà del 20%.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto verte su un asse che riveste particolare importanza da un punto di vista europeo poiché assorbe una percentuale elevata di trasporti internazionali (48 milioni di tonnellate di traffico internazionale transitato nel 2000). Il progetto permetterà di ridurre i tempi e i costi dei viaggi dei treni merci e passeggeri su un asse che attraversa aree fortemente popolate e industrializzate, caratterizzate da un forte aumento della domanda di trasporti. Ad esempio, il tempo di viaggio da Danzica a Varsavia passerà da tre ore e mezza a due ore e 40 mentre il costo del trasporto merci diminuirà del 15%. I lavori contribuiranno a rendere più attrattiva la ferrovia e permetteranno di portare il volume di traffico al 25% e, di conseguenza, di frenare il declino della quota di mercato delle ferrovie polacche. Il progetto mira ad una strategia di più ampia portata al fine di attirare nuove attività economiche lungo l'asse e favorire il trasferimento modale del traffico a lunga distanza, venendo incontro nel contempo alle esigenze di mobilità dei passeggeri regionali (cfr. progetto n. 18 dell'elenco 1 e progetto n. 2 dell'elenco 2).

Qual è lo stato attuale?

Il progetto rientra nel piano di sviluppo nazionale e fa parte del Corridoio VI individuato in occasione delle conferenze paneuropee di Creta e Helsinki. Gli studi preliminari di fattibilità economica sono già stati ultimati. Gli studi di progettazione hanno avuto inizio e si prevede che le valutazioni ufficiali di impatto (ambientale) vengano effettuate nel corso del 2004.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Danzica-Varsavia-Katowice	Potenziamento	722 km	2015	2 351	2 351
Katowice-Břeclav	Potenziamento	277 km	2010 (2004 – CZ)	291 (PL) 1 240 (CZ)	291 (PL) 440 (CZ)
Katowice-Žilina-Nové Mesto nad Váhom	Potenziamento	180 km	2010	471 (PL) 350 (SK)	471 (PL) 350 (SK)
TOTALE				4 703	3 903

Progetto n. 9: Linea ferroviaria mista Lione/Genova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Anversa

Sviluppare un asse ferroviario lungo la “banana blu”, ossia dal Mare del Nord al Mediterraneo, contribuirà a ristabilire l’equilibrio modale in una delle aree maggiormente popolate e industrializzate d’Europa. Il progetto, inteso a stabilire un collegamento passeggeri diretto tra la Penisola iberica e la Germania, ha per scopo finale lo sviluppo di un corridoio ferroviario per le merci con linee dedicate.

In cosa consiste il progetto?

I lavori prevedono: la costruzione di nuove linee ad alta velocità (300 km/h) in Francia (rami sud ed est del “TGV Reno-Rodano”) e in Germania (tra Karlsruhe e Basilea e dall’aeroporto di Francoforte a Mannheim); il potenziamento delle attuali linee per migliorare la loro capacità in termini di merci (collegare la linea Betuwe – ex progetto Essen n. 5 – alla rete tedesca, potenziare le linee attuali da Lione a Mülheim e le linee d’accesso dal porto di Genova ai passaggi a livello in Svizzera); la costruzione di una linea dedicata alle merci (Linea del Reno) da Anversa alla rete tedesca. Tutti i lavori riguardano linee da due a quattro binari.

Quali sono i vantaggi prospettati?

L’asse assorbe una quota molto alta di traffico internazionale poiché sulla maggior parte delle sezioni oltre la metà del traffico merci e una notevole parte del traffico passeggeri è costituita da traffico internazionale. Il progetto contribuirà a promuovere un importante trasferimento modale sia merci che passeggeri. A seconda delle sezioni, l’asse assorbirà dalla strada vari miliardi di tonnellate/km annue e centinaia di milioni di passeggeri/km dal trasporto stradale e aereo; contribuirà all’intermodalità aereo/ferrovia per il trasporto passeggeri e all’intermodalità mare/ferrovia per il trasporto merci attraverso il collegamento degli aeroporti con diversi grandi porti marittimi.

Qual è lo stato attuale?

I piani nazionali prevedono la realizzazione di tutte le sezioni nazionali mentre l’accordo sui trasporti tra l’UE e la Svizzera ha già individuato le linee d’accesso a questo paese. Un accordo trilaterale tra Germania, Paesi Bassi e Belgio ha già stabilito il quadro inerente alla costruzione della “Linea del Reno”. Un gruppo di lavoro costituito dai gestori delle reti interessate sta già lavorando su uno studio relativo alle varie opzioni di costruzione della sezione tra Mülheim e Mulhouse. Gli operatori ferroviari e i gestori delle reti stanno collaborando nell’ottica di stabilire un corridoio dedicato al trasporto ferroviario di merci, da Genova a Rotterdam.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Lione-Digione	Nuova linea ad alta velocità	180 km	2018	2 500	1 000
Digione-Mulhouse	Nuova linea ad alta velocità	189 km	2010	1 880	1 880
Mulhouse-Mülheim	Ponte e potenziamento	20 km	2015	200	200
Allessandria-Novara-Sempione	Potenziamento	170 km	2010	445	445
Genova-Milano-Gottardo	Linea nuova/potenziamento	195 km	2013	4 335	4 335
Basilea-Karlsruhe	Potenziamento /nuova linea	193 km	2015	4 235	3 123
Francoforte-Mannheim	Nuova linea ad alta velocità	66 km	2012	1 771	1 771
Duisburg-Emmerich	Potenziamento	73 km	2009	819	782
“Linea del Reno” Rheidt-Anversa(*)	Potenziamento	170 km	2010	550	550
TOTALE				1369	1332

(*) La distribuzione degli investimenti tra Belgio e Paesi Bassi sono oggetto di un arbitrato internazionale tuttora in corso.

Progetto n. 10: Linea ferroviaria mista Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava

I cittadini sia dell'ovest che dell'est europeo potranno beneficiare dei servizi di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità su un asse che attraversa aree fortemente popolate nel cuore dell'Europa. Gli operatori del trasporto merci godranno dei vantaggi dei servizi ferroviari su uno degli assi stradali maggiormente congestionati d'Europa.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto è un'estensione dell'ex progetto prioritario di Essen n. 4 (treno ad alta velocità-est, cfr. elenco 0) e di un progetto proposto dalla Commissione nel 2001⁶. I lavori comprendono la costruzione e il potenziamento di linee ad alta velocità tra Parigi e Vienna nonché il potenziamento delle attuali linee tra Vienna e Bratislava. Il progetto include in particolare la costruzione di un secondo binario sul ponte di Kehl sul Reno al fine di collegare le reti francese e tedesca; è inoltre previsto il potenziamento delle linee attuali che saranno utilizzate per il trasporto di merci.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto garantirà un asse ferroviario ininterrotto per passeggeri e merci da Parigi a Bratislava; lo sviluppo di tale asse contribuirà al successo dell'allargamento dell'UE poiché collegherà nuovi Stati membri e fornirà alternative al trasporto stradale per il traffico intracomunitario. Attualmente, più della metà del traffico merci ferroviario di varie sezioni è costituito da traffico intracomunitario e si prevede che il volume aumenti ulteriormente in seguito all'allargamento. Il presente progetto migliorerà l'accesso alle numerose conurbazioni situate lungo l'asse.

Qual è lo stato attuale?

La costruzione di tutte le sezioni nazionali è già programmata nei piani nazionali di sviluppo del settore dei trasporti dei paesi interessati. Le modalità di esecuzione dei lavori inerenti al ponte di Kehl sono state stabilite nel quadro di un trattato tra Francia e Germania. In Germania sono in corso studi di progettazione relativi alla maggior parte delle sezioni. In Austria sono già iniziati i lavori sulla maggior parte delle sezioni, ivi inclusi i collegamenti con Bratislava. Le regioni e le città coinvolte hanno definito un quadro di cooperazione per valutare le opportunità di sviluppo locale e di integrazione economica ('Magistrale per l'Europa').

⁶ Cfr. COM(2003) 544.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Baudrecourt-Strasburgo	Linea nuova	106 km	2015	1 300	1 300
Strasburgo-Appenweier ⁷	Potenziamento	20 km	2015	150	150
Stoccarda-Ulm	Linea nuova	91 km	2012	1 266	1 266
Monaco-Mühldorf-Salisburgo	Potenziamento/ elettrificazione	141 km	2015	738 (D)	726 (D)
Salisburgo-Vienna	Potenziamento a quattro binari	315 km	2012	6 000	4 644
Vienna-Bratislava	Potenziamento	70 km (A)	2010	134	134
TOTALE				9 588	8 220

⁷ La sezione Appenweier-Karlsruhe è inclusa nel progetto n. 9.

Progetto n. 11 – Interoperabilità del treno ad alta velocità nella Penisola iberica

L'applicazione di nuove tecnologie di costruzione e di nuove attrezzature renderà possibile l'integrazione di Spagna e Portogallo in una rete ferroviaria transeuropea totalmente interoperabile.

In cosa consiste il progetto?

Il presente progetto riguarda nuove linee ad alta velocità (con scartamento europeo) e linee adattate allo scartamento doppio della Penisola iberica. Il progetto era stato individuato nella proposta della Commissione⁸. Il gruppo si è attenuto alla definizione proposta dalla Commissione, anche per la linea Vigo-Porto. Si tratta di un progetto di carattere tecnologico.

Il funzionamento efficace della rete europea di trasporto ferroviario è stato fortemente ostacolato dalla differenza di scartamento tra le reti ferroviarie della Penisola iberica e il resto d'Europa. Il presente progetto prevede la costruzione di nuove linee e l'adattamento di linee esistenti. Tecniche quali l'installazione di traversine polivalenti, terzi binari o stazioni con cambio di scartamento assiale permetteranno alla futura linea iberica ad alta velocità di essere totalmente interoperabile con la rete ferroviaria transeuropea.

Quali sono i vantaggi prospettati?

La promozione dell'interoperabilità sulla rete ferroviaria ad alta velocità farà sì che gli investimenti dei paesi interessati si orientino verso tecnologie che permettono l'interoperabilità. Questo progetto orizzontale non soltanto migliorerà i collegamenti tra Spagna, Portogallo e il resto d'Europa ma aiuterà anche la ferrovia a guadagnare terreno nei confronti del trasporto aereo e stradale su itinerari sempre più congestionati.

Qual è lo stato attuale?

Negli ultimi anni sono stati condotti con successo diversi test pilota. Il costo finale del presente progetto prioritario dipenderà dalle soluzioni tecniche scelte per ogni linea e dalla porzione della rete ferroviaria iberica che verrà attrezzata.

⁸ Cfr. COM(2001) 544.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale(in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Madrid-Andalusia	Linea nuova/ adattamento della linea esistente	1 019	2010	4 074	3 737
Nordeste	Linea nuova/ adattamento della linea esistente	589	2010	1 439	1 250
Madrid-Levante y Mediterráneo	Linea nuova/ adattamento della linea esistente	1 347	2010	9 359	9 219
Corridoio Norte-Noroeste	Linea nuova/ adattamento della linea esistente	1 314	2010	7 536	7 503
Estremadura	Linea nuova	418	2010	1 338	1 295
TOTALE				23 745	23 005

Progetto n. 12: Collegamenti multimodali Irlanda-Regno Unito-Europa continentale

Il miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari comporterà una riduzione dei tempi di viaggio tra Irlanda, Regno Unito e il cuore del continente europeo, consentendo inoltre un migliore accesso a tutte le regioni della Comunità e migliorando l'affidabilità della rete e le relative condizioni di sicurezza.

In cosa consiste il progetto?

I progetti di costruzione in Irlanda derivano dai progetti prioritari per la strada e la ferrovia adottati dal Consiglio europeo di Essen nel 1994 [il collegamento ferroviario tradizionale Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stranraer (progetto n. 9) e il collegamento stradale Irlanda-Regno Unito-Benelux (progetto n. 13)]. Questi due progetti hanno permesso di ridurre notevolmente i tempi di viaggio per passeggeri e merci tra Irlanda, Regno Unito e il continente europeo. Attualmente sono necessari ulteriori investimenti nella rete ferroviaria e stradale per collegare meglio Dublino con il nord e il sud, considerate l'evoluzione del traffico e la necessità di migliorare i collegamenti tra le regioni periferiche e il resto d'Europa. Nel settore del trasporto ferroviario è necessario modernizzare le strutture per incrementare la frequenza, l'affidabilità e la sicurezza dei treni. Nel settore del trasporto stradale l'investimento è necessario per completare il potenziamento dei grandi assi interurbani da Dublino verso il nord e il sud che collegano le tre principali città irlandesi, e per installare un sistema di informazioni destinato ai conducenti volto al miglioramento della gestione del traffico.

Nel Regno Unito i progetti di ammodernamento riguardano anzitutto il collegamento ferroviario Felixstowe-Nuneaton. Inoltre, si prevede di installare il sistema di gestione del traffico ferroviario ERMTS lungo la linea ferroviaria Crewe-Holyhead. Questi progetti dovrebbero favorire l'aumento della capacità della linea che attraversa il Regno Unito in direzione est-ovest, a partire dal porto di Felixstowe, passando dagli attuali 13 treni a circa 30 treni al giorno in entrambe le direzioni. Inoltre, tale linea ferroviaria interseca la principale linea del Regno Unito in direzione nord-sud, ossia la "West Coast Main Line". I progetti per il Regno Unito prevedono anche miglioramenti sull'asse stradale/ferroviario est-ovest tra Liverpool e Hull. Questo asse è di particolare importanza per il trasporto di merci poiché collega due grandi porti delle coste orientale e occidentale del Regno Unito e richiede quindi un potenziamento per aumentarne la capacità.

Quali sono i vantaggi prospettati?

I progetti di costruzione della nuova rete ferroviaria irlandese favoriranno l'aumento della velocità e la frequenza dei servizi per merci e passeggeri. Si stima che saranno risparmiati 30 minuti sul tempo di viaggio tra Dublino e Cork e 15 minuti sul tempo di viaggio tra Dublino e Belfast, il che renderà questo mezzo di trasporto più attrattivo. I progetti relativi alla rete stradale e in particolar modo lo sviluppo del sistema d'informazione per i conducenti, favoriranno l'ottimizzazione dell'uso del sistema con conseguenti vantaggi in termini di flusso di traffico e di sicurezza. Si prevede che l'investimento per le infrastrutture stradali comporterà una riduzione del tempo di viaggio di 24 minuti sull'asse Dublino-confine (calcolo basato sui tempi di viaggio nel 1999) e di 58 minuti sull'asse Dublino-Cork.

Nel Regno Unito, l'ammodernamento del collegamento ferroviario Felixstowe-Nuneaton / Crewe-Holyhead è in linea con la strategia di sviluppo del trasporto merci per ferrovia e

dell'intermodalità ferrovia-mare. Felixstowe è il quarto porto per container più importante d'Europa. Collegata con la "West Coast Main Line", questa linea è un asse d'importanza strategica per il trasporto di container verso i terminal di Birmingham, Crewe, Holyhead, Manchester, Liverpool e la Scozia. Il progetto relativo all'asse tra Liverpool e Hull comporterà una significativa riduzione dei tempi di viaggio sia per i passeggeri che per le merci tra l'Irlanda e i porti del Belgio e dei Paesi Bassi, contribuendo alla coesione economica e sociale di una delle regioni periferiche d'Europa.

Qual è lo stato attuale?

I piani nazionali di sviluppo delle infrastrutture di Regno Unito e Irlanda comprendono i progetti caratterizzati dal maggiore stato di avanzamento. Inoltre, i progetti sulla rete ferroviaria sono accompagnati da importanti investimenti sul materiale rotabile per assicurare un utilizzo ottimale delle nuove capacità create. Occorre notare che la prima fase d'installazione del sistema di gestione del traffico ferroviario ERMTS è programmata per essere lanciata sull'asse Crewe-Holyhead entro il 2005. Il sistema potrebbe essere operativo su questa sezione a partire dal 2008.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Corridoio strategico strada/ferrovia che collega Dublino con il nord e il sud	Ammodernamento e gestione traffico	400 km	2010	170	170 ⁹
Linea ferroviaria Felixstowe-Nuneaton	Ammodernamento	265 km	2012	300	300
Linea ferroviaria Crewe-Holyhead	ERTMS	180 km	2008	120	120
Corridoio strada-ferrovia Liverpool-Hull	Ammodernamento e miglioramento capacità	190 km	2020	1 750	1 750
TOTALE				2 340	2 340

⁹ I lavori inerenti supplementari relativi alla rete stradale (243 km) e ferroviaria (365 km), che collegano Cork a Dublino e al confine con l'Irlanda del Nord, non sono stati inclusi nella presente scheda e nel calcolo del costo totale all'atto della redazione del presente rapporto e dovranno pertanto essere presi in considerazione.

Progetto n. 13: Ponte sullo Stretto di Messina

Il progetto consiste nella costruzione di un lungo ponte multiuso sullo Stretto di Messina che collegherà al resto d'Europa la seconda isola europea più popolata (5 milioni di abitanti) dopo la Gran Bretagna. Questo collegamento costituirà un'infrastruttura simbolo per l'Europa, di portata comparabile a quella del ponte di Øresund.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto prevede la costruzione di un ponte misto sullo Stretto di Messina con una distanza di 3,3 km tra due piloni principali. Le strutture di accesso che non fanno parte del progetto prioritario, ossia 20,3 km di collegamenti stradali e 19,8 km di collegamenti ferroviari, saranno tunnel che collegheranno direttamente il ponte ai nuovi assi. Sulla terraferma il ponte sarà collegato al nuovo tratto dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e alla futura linea ferroviaria ad alta velocità Napoli-Reggio Calabria. In Sicilia, invece, il ponte sarà collegato alle autostrade A18 Messina-Catania e A20 Messina-Palermo nonché alla nuova stazione ferroviaria di Messina che sarà costruita dalla società "Rete Ferroviaria Italiana".

Quali sono i vantaggi prospettati?

La valutazione strategica dell'impatto ambientale ha portato alla conclusione che il progetto sarebbe economicamente realizzabile anche in caso di crescita "debole" del PIL associata ad un'evoluzione sfavorevole del settore dei trasporti. I vantaggi dovrebbero essere superiori ai costi in qualunque situazione considerata, con un tasso di rendimento interno compreso tra il 9 e il 12%.

Qual è lo stato attuale?

La società per azioni "Stretto di Messina" è stata costituita con la legge n. 1158/71 al fine di procedere, in qualità di concessionaria, a studi, progettazioni, costruzione e gestione dell'infrastruttura che collegherà la Sicilia con la terraferma. Il ponte è stato dichiarato "un'infrastruttura d'interesse nazionale" dal decreto legislativo del 4 aprile 2003.

Il 28 aprile 2003 l'assemblea straordinaria degli azionisti ha approvato un aumento progressivo del capitale azionario pari a 2,5 miliardi di €. In tale occasione le società per azioni "Fintecna", "Anas" e "Rete Ferroviaria Italiana" si sono impegnate a sottoscrivere l'aumento del capitale a concorrenza, rispettivamente, del 70%, del 15% e del 15%, qualora la Regione Siciliana e la Regione Calabria decidessero di non prendere parte all'apporto di capitale. Il fabbisogno finanziario restante, pari a circa il 60% dell'importo totale, sarà coperto da mutui ad hoc negoziabili sui mercati finanziari internazionali e garantiti esclusivamente dai flussi di cassa generati dal progetto.

Asse	Tipo di lavoro	Distanza (in km)	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Ponte	Costruzione di un nuovo ponte	5 km	2015	4 491	4 491

Progetto n. 14: Collegamento stradale e ferroviario fisso del Fehmarn Belt

Il Fehmarn Belt è un progetto di costruzione essenziale che garantirà un collegamento veloce e diretto di trasporto terrestre di passeggeri e di merci tra i paesi scandinavi e il cuore del continente europeo.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto costituisce l'estensione di un progetto già individuato dalla Commissione¹⁰ e prevede la costruzione di un ponte o di un tunnel di collegamento stradale e ferroviario fisso attraverso i 19 km dello Stretto di Fehmarn (Fehmarn Belt), tra la Germania e la Danimarca. L'attraversamento del Fehmarn Belt – situato sullo stesso asse del collegamento di Øresund, appena completato tra Danimarca e Svezia (progetto di Essen n. 9) – costituisce un elemento essenziale per il completamento del principale asse nord-sud che collega l'Europa centrale e i paesi nordici. Una volta ultimato, il progetto sostituirà il collegamento via traghetto tra Rødby (Danimarca) e Puttgarden (Germania).

Il progetto dovrà essere accompagnato da miglioramenti sui collegamenti nazionali sia in Danimarca, tra Øresund e il Fehmarn Belt, sia in Germania, tra Puttgarden e Amburgo, nonché in direzione di Hannover e Brema. L'obiettivo principale sarà assicurare una capacità sufficiente sull'intero asse nord-sud, corrispondente alla capacità di trasporto del collegamento fisso del Fehmarn Belt.

Quali sono i vantaggi prospettati?

L'aumento degli scambi tra i paesi nordici e i paesi del centro dell'Unione europea rende indispensabile la creazione di un collegamento diretto rapido che consenta di aumentare notevolmente il volume di traffico su questo asse, in particolar modo sul collegamento ferroviario. Una volta ultimato, il collegamento del Fehmarn Belt attirerà un volume di traffico passeggeri e merci stimato a 3,3 milioni di veicoli e 30 400-35 100 treni all'anno, con una conseguente diminuzione della congestione sull'asse Gran Belt che attraversa la Danimarca. Attualmente, meno del 20% del traffico merci tra la Scandinavia e il continente europeo attraversa il Fehmarn Belt (navi traghetto) tra la Danimarca e la Germania. La costruzione del collegamento fisso farà sì che la percentuale di merci trasportate sull'asse Fehmarn Belt passi al 33-37%, pari a circa 15-17 milioni di tonnellate di merci all'anno, di cui 8-11 milioni di tonnellate trasportate per ferrovia.

Infine, si ritiene che il progetto possa stimolare lo sviluppo economico nelle regioni di Danimarca e Germania che si affacciano sul Mar Baltico, attraverso la creazione di un'area transfrontaliera di sviluppo economico simile a quella creatasi attorno al ponte di Øresund.

Qual è lo stato attuale?

Il progetto figura nei piani di sviluppo delle infrastrutture per il trasporto di Germania e Danimarca. Nel 2000 sono stati conclusi vari studi di fattibilità mentre nel giugno 2002 è stata portata a termine un'inchiesta di interesse commerciale per valutare la potenziale partecipazione del settore privato alla realizzazione del collegamento. Il costo totale del

¹⁰ Cfr. COM(2001) 544.

progetto dipenderà dalla soluzione tecnica, ma non sono ancora state prese decisioni al riguardo.

I progetti riguardanti il miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Puttgarden e Amburgo (in Germania) e tra l'Øresund e il Fehmarn Belt (in Danimarca) sono strettamente legati alla costruzione del collegamento del Fehmarn Belt. La loro attuazione dipenderà pertanto, anche per quanto riguarda il calendario di esecuzione, dalla costruzione del collegamento fisso tra Danimarca e Germania.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Collegamento del Fehmarn Belt	Ponte strada-ferrovia e/o tunnel	19 km	2014	2 800-4 400 ⁽¹⁾	2 800-4 400 ⁽¹⁾
Copenaghen-Rødby	Miglioramento del collegamento ferroviario	185 km	2014	400-1 000 ⁽¹⁾	400-1 000 ⁽¹⁾
Puttgarden-Amburgo	Miglioramento del collegamento ferroviario	130 km	2014	1 092	1 092
Amburgo/Brema-Hannover	Miglioramento del collegamento ferroviario	114 km	2015	1 284	1 284
TOTALE				5 576-7 776	5 576-7 776

(1) La valutazione finale del costo del progetto dipende dalle soluzioni tecniche che, tuttavia, non sono state ancora decise.

Progetto n. 15: Il triangolo nordico

Il miglioramento delle infrastrutture ferroviarie, stradali e marittime nei paesi nordici contribuirà a ridurre il loro isolamento rispetto al centro del continente europeo e a favorire l'integrazione di queste regioni periferiche nell'Unione europea.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto di trasporto multimodale del triangolo nordico mira ad un potenziamento delle infrastrutture stradali, ferroviarie e marittime in Svezia e Finlandia per migliorare il trasporto merci e passeggeri tra i paesi nordici e l'Europa centrale. Il potenziamento delle linee ferroviarie dovrebbe permettere di raggiungere la velocità di 160 km/h e, in alcune sezioni, di oltre 200 km/h. Alcuni progetti di costruzione mirano inoltre ad incoraggiare il trasporto ferroviario di merci mediante, ad esempio, un rafforzamento della rete che consente di accogliere treni con una maggiore capacità di carico.

La costruzione del collegamento fisso di Øresund tra la Danimarca e la Svezia (progetto di Essen n. 11) e il progetto di collegamento terrestre tra Germania e Danimarca (il Fehmarn Belt) costituiscono elementi chiave del programma relativo al triangolo nordico, destinato a creare un collegamento intracomunitario fisico diretto tra l'Europa continentale e la Scandinavia.

Le distanze coperte da questo progetto che collega Malmö, Stoccolma, Oslo, Turku, Helsinki e il confine finno-russo, sono notevoli: 1 900 chilometri di strada e 2 000 chilometri di ferrovia.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto prevede la costruzione del più importante asse terrestre per il traffico merci e passeggeri proveniente dalla Scandinavia. Questo contribuirà ad integrare regioni dell'UE geograficamente isolate e periferiche. Il progetto ridurrà notevolmente i tempi di viaggio per strada e ferrovia e, nel contempo, migliorerà i flussi di traffico e comporterà vantaggi sotto il profilo della sicurezza e dell'ambiente. Infine, farà sì che i grandi centri urbani siano collegati da infrastrutture di alta qualità.

L'ammodernamento dei collegamenti stradali e ferroviari contribuirà ad uno sviluppo modale equilibrato nei paesi nordici; il trasporto stradale servirà per le merci ad alto valore aggiunto e le merci deperibili mentre la rete ferroviaria sarà utilizzata per le spedizioni voluminose.

Qual è lo stato attuale?

I lavori in Svezia hanno progredito in modo eccellente nonostante siano ancora necessari investimenti pari a 4 700 milioni di euro per la rete ferroviaria e 2 600 milioni di euro per la rete stradale. Si ritiene che la maggior parte della rete sarà completata entro il 2010, ivi incluse la linea Stoccolma-Malmö e le due linee in direzione della Norvegia. Soltanto alcune sezioni minori dovranno essere completate entro il 2015.

In Finlandia, l'investimento necessario per i lavori da eseguire ammonta a 785 milioni di euro per la rete ferroviaria e altrettanto per la rete stradale. Il collegamento stradale Helsinki-Turku e la linea ferroviaria tra Kerava e Lathi sono in fase di costruzione e dovrebbero entrare in servizio entro il 2010. Dopo il 2010 il lavoro si concentrerà sulla rete

stradale tra Helsinki e Vaalimaa (confine russo) e sulla sezione della linea ferroviaria tra Helsinki e Vainikkala (confine russo).

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare ⁽¹⁾ (in milioni di €)
Helsinki-Vaalimaa	Ammodernamento dei collegamenti stradali	100 km	2015	405	230
Helsinki-Vainikkala	Ammodernamento dei collegamenti stradali	150 km	2012	260	85
TOTALE		250 km		665	315

(1) Gli importi includono solo gli investimenti richiesti dopo il 2010.

Progetto n. 16: Collegamento multimodale Portogallo-Spagna-Europa centrale

Il potenziamento delle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeree e marittime della Penisola iberica contribuirà in modo decisivo al miglioramento dei collegamenti con il resto d'Europa e al rafforzamento del suo ruolo di "porta d'ingresso" dell'Europa occidentale.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto è l'estensione e il completamento del precedente progetto prioritario n. 8 (approvato in occasione del Consiglio europeo di Dublino) che mira a creare una struttura coerente e complementare per il trasporto stradale, ferroviario, marittimo e aereo nella regione compresa tra la parte nord-occidentale della Penisola iberica, la costa atlantica e la parte sud-occidentale della penisola. Il progetto consiste nel rafforzare i tre corridoi multimodali che collegano il Portogallo e la Spagna, favorendo così il collegamento di questi due paesi al resto d'Europa.

Il progetto è lo stesso individuato dal Consiglio europeo di Dublino, fatta salva l'aggiunta di un nuovo corridoio che collega Sines e il Portogallo meridionale a Madrid mediante una linea diretta a doppio binario per il traffico merci Sines-Badajoz, al confine tra Portogallo e Spagna. I lavori che saranno completati entro il 2007 rientrano nell'elenco 0 mentre i lavori che fanno parte dell'elenco 1 riguardano la linea Sines-Badajoz nonché la costruzione dell'aeroporto di Ota e una serie di investimenti portuali di scarsa entità già inseriti nell'ex progetto prioritario n. 8 ma non ancora realizzati.

Quali sono i vantaggi prospettati?

L'ex progetto prioritario n. 8 e la sua attuale estensione consentono di migliorare i collegamenti tra il centro dell'UE e una delle sue regioni periferiche. Il progetto consentirà un rilevante miglioramento in termini di tempi di viaggio e di sicurezza per il traffico internazionale e potrà invertire la tendenza al ribasso della quota del trasporto marittimo nel commercio intracomunitario nonché favorire l'ammodernamento delle linee ai fini dell'integrazione del mercato europeo del trasporto ferroviario.

La nuova linea Sines-Badajoz è la chiave di volta dello sviluppo del porto di Sines e favorirà il traffico da Lisbona e Setúbal verso la Spagna centrale. La costruzione di tale linea in conformità con le nuove norme in materia di velocità e l'utilizzo di traversine polivalenti permetteranno di garantire la totale interoperabilità tra le reti spagnola e portoghese di trasporto merci e il resto della rete ferroviaria transeuropea.

Qual è lo stato attuale?

Le analisi costi-benefici, gli studi tecnici e le valutazioni dell'impatto dovrebbero essere avviati entro breve.

Sezioni (a)	Tipologia dei lavori	Distanza	Calendario (dei lavori)	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Collegamento ferroviario Sines-Badajoz	Nuova costruzione	200 km	2010	700	700
Aeroporti	Potenziamento /nuova costruzione	-	2015	3 430	3 003
Porti	Potenziamento		2015	1 082	113
TOTALE				5 212 (b)	3 816 (b)

(a) i sottoprogetti dell'ex progetto prioritario n. 8 da portare a termine prima del 2010 sono inclusi nell'elenco 0;

(b) non comprende i sottoprogetti di cui all'elenco 0, da completare entro il 2010.

Progetto n. 17:
Autostrada confine greco/bulgaro-Sofia-Nadlac-Constanza

Questo progetto autostradale strutturerà la rete stradale dell'Europa orientale che collega i porti di Atene, Salonicco e Constanza al cuore dell'Unione allargata.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto prevede il prolungamento dell'autostrada greca PATHE (precedente progetto prioritario di Essen n. 7) e completerà i tratti mancanti di uno dei più importanti assi stradali dei paesi dell'est dell'Europa allargata. Le sezioni selezionate completeranno un asse che è già stato oggetto di investimenti da parte dei futuri Stati membri nel quadro del programma ISPA.

Il progetto consiste di due rami che si congiungono a Nadlac: uno in direzione del porto di Constanza e l'altro in direzione di Salonicco/Atene.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Questa linea, già individuata in occasione delle conferenze paneuropee dei ministri dei Trasporti, stimolerà il traffico e gli scambi in una regione caratterizzata da uno sviluppo relativamente basso. Essa collegherà la rete autostradale greca (autostrade *Pathe* e *Via Egnatia*) al resto della rete europea.

Qual è lo stato attuale?

Il gruppo ha deciso di inserire le sezioni selezionate nell'elenco 1; le altre sezioni (Sibiu-Constanza, Salonicco-Atene, Nadlac-Vidin, Vidin/Calafat-Sofia) sono ultimate o lo saranno al più tardi entro il 2008.

Sezioni	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Nadlac-Sibiu	Potenziamento /nuova autostrada	316 km	2007	1 561	1 561
Sofia-Kulata	Potenziamento	160 km	2010	675	675
TOTALE				2 101	2 101

Progetto n. 18: Autostrada Danzica-Katowice-Brno/Žilina-Vienna

La costruzione di questa autostrada stimolerà lo sviluppo economico di regioni importanti dei nuovi Stati membri e, fungendo da nuova via di comunicazione dal Mar Baltico all'Europa centrale, rappresenterà nel lungo termine un'opportunità unica di percorso alternativo agli ormai saturi assi nord-sud che partono dal Mare del Nord.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto prevede la costruzione di una nuova autostrada a due corsie in ciascuna direzione da Danzica a Vienna, via Łódź (Polonia) e Brno (Repubblica ceca). In alcune sezioni tra Katowice e Brno/Žilina i lavori consisteranno nell'ammmodernamento delle strade esistenti. Il progetto include la costruzione di un collegamento di accesso al porto di Danzica, in cui è programmata la costruzione di un nuovo terminale per container e navi traghetto (capacità prevista: 1 milione di TEU e 1,5 milioni di passeggeri).

Quali sono i vantaggi prospettati?

L'asse sul quale verte il progetto riveste un particolare interesse dal punto di vista europeo poiché su di esso transita una quota elevata del trasporto internazionale (48 milioni di tonnellate di traffico internazionale in transito nel 2000). La Polonia è uno dei nuovi Stati membri con la rete autostradale meno sviluppata sulla quale il transito di autocarri di peso e dimensioni europei è soggetto a limitazioni. La costruzione di questa autostrada permetterà di migliorare la sicurezza stradale, di ridurre la congestione del traffico e quindi di facilitare gli scambi commerciali. Le analisi costi/benefici hanno evidenziato un tasso di redditività molto alto. Inoltre, il progetto affianca una strategia dalle dimensioni più ampie, mirante ad attirare lungo l'asse nuove attività economiche (cfr. progetto n. 8 nell'elenco 1 e progetto n. 3 nell'elenco 2).

Qual è lo stato attuale?

Il progetto rientra nei piani di sviluppo nazionale e fa parte del Corridoio VI individuato in occasione delle conferenze paneuropee di Creta e Helsinki. La maggior parte delle sezioni è stata oggetto di una valutazione ufficiale di impatto (ambientale). Su alcune sezioni i lavori sono stati già avviati e il completamento del progetto è previsto entro il 2010.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termini dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Danzica-Katowice	Nuova costruzione	508 km	2010	2 754	2 754
Katowice-Brno	Potenziamento della strada/nuova costruzione	312	2010	306(PL) 2 480 (CZ)	306(PL) 2 295 (CZ)
Katowice-Žilina	Potenziamento della strada	160 km	2010	604 (PL) 624 (SK)	604(PL) 624 (SK)
Brno-Vienna	Nuova costruzione	60 km (A)	2010	373 (A) 110 (CZ)	373 (A) 110 (CZ)
TOTALE				7 251	7 066

Elenco 2:
Progetti prioritari
a più lungo termine

ELENCO 2

Progetto n. 1: Collegamento ferroviario ad alta capacità lungo i Pirenei

Una linea ad alta capacità che colleghi le reti ferroviarie francesi e spagnole accrescerà considerevolmente la quota della ferrovia nel trasporto internazionale di merci tra la Penisola iberica e il resto d'Europa.

In cosa consiste il progetto?

Il progetto prevede la costruzione di un nuovo collegamento ferroviario ad alta capacità attraverso i Pirenei il cui tracciato dovrà essere scelto tra una serie di opzioni attualmente allo studio. Tale collegamento, dedicato principalmente al trasporto merci, dovrebbe essere dotato di linee a scartamento europeo e richiederà la costruzione di un lungo tunnel. Il progetto figurava nella proposta della Commissione¹¹.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto permetterà di costruire l'indispensabile passerella tra la rete ferroviaria iberica di trasporto merci e quella del resto d'Europa in modo da assorbire la crescita impressionante del traffico transpirenaico che attualmente aumenta del 10% all'anno. I collegamenti stradali tra Spagna e Francia sono pressoché saturi e sebbene alcuni assi stradali saranno migliorati, nel medio termine sarà necessario un collegamento ferroviario dedicato al traffico merci.

L'obiettivo è che in futuro la ferrovia assorba il 30% del traffico merci, rispetto al 3% odierno.

Qual è lo stato attuale?

Nel 1999 sono stati condotti studi iniziali e indagini approfondite sul traffico transfrontaliero, con il sostegno della Comunità. In occasione del vertice ministeriale del luglio 2001, i ministri spagnolo e francese hanno concordato di esaminare nei dettagli la possibilità di istituire una struttura di lavoro tra i due paesi a cui affidare la supervisione degli studi socioeconomici relativi al progetto in questione. A margine dei lavori del gruppo ad alto livello, nel periodo che ha preceduto il vertice bilaterale del luglio 2003, hanno inoltre avuto luogo contatti informali tra i delegati di Francia e Spagna.

In mancanza di un accordo sul tracciato tra i paesi interessati, non è possibile garantire, per il calcolo dei costi, lo stesso livello di affidabilità che aveva caratterizzato gli altri progetti. Tuttavia, uno studio recente¹² condotto dalla regione Aragona stima a 3 miliardi di euro il costo di un attraversamento centrale (compresi un tunnel transfrontaliero di 40 km e 110 km di linee di accesso in Spagna, escluse le linee di accesso in Francia). Non è disponibile la stima dei costi relativi a varianti basate su un diverso tracciato.

¹¹ Cfr. COM(2001) 544.

¹² "Estudio informativo de la Travesía Central de los Pirineos -Túnel de Baja Cota" – ottobre 2002.

ELENCO 2

Progetto n. 2: Rail Baltica: Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsavia

Il rinnovamento della rete ferroviaria in Estonia, Lettonia e Lituania, che ne prevede anche l'interoperabilità con il resto della rete europea, favorirà lo sviluppo di un modo di trasporto ancora poco utilizzato nei paesi baltici.

In cosa consiste il progetto?

I paesi baltici utilizzano poco il modo di trasporto ferroviario per il traffico internazionale in direzione nord-sud. La rete attuale, costruita secondo le norme russe, è estremamente lenta in direzione nord-sud e non è interoperabile con le reti polacca e tedesca. Ad esempio, al confine tra Lituania e Polonia, si registra un'attesa di circa 40 minuti per i treni passeggeri e di 130 minuti per i treni merci. In alcune sezioni, la velocità è limitata a 40-60 km/h.

I tre paesi baltici hanno di recente rinnovato la rete stradale nord-sud che costituisce un efficace collegamento con l'Europa centrale (Via Baltica). La loro integrazione nell'UE richiede di esaminare la possibilità tecnica di sviluppare la rete ferroviaria sullo stesso asse.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Condizioni di traffico migliorate su questo asse nord-sud faciliteranno i collegamenti dei tre paesi baltici con il cuore del continente europeo, favorendo così l'integrazione di questi paesi periferici nella futura Unione allargata. Per quanto concerne le merci, il progetto favorirà l'aumento della capacità delle rete ferroviaria e il trasporto intermodale incrementando così gli scambi commerciali di queste regioni con tutti i paesi europei. Riguardo ai passeggeri, la riduzione dei tempi di viaggio verso l'Europa centrale comporterà una notevole diminuzione del volume di traffico stradale verso la Polonia e la Germania. Questi sono gli elementi che rendono il progetto prioritario sia sotto il profilo ambientale che della libera circolazione dei cittadini all'interno di un'Unione europea allargata.

Qual è lo stato attuale?

La maggior parte degli studi approfonditi sarà avviata a partire dal 2004. Sulla base della situazione attuale, le stime sul volume di traffico e, soprattutto, sul possibile trasferimento modale strada-ferrovia devono ancora essere confermate da analisi più approfondite.

L'attuazione del progetto dipenderà, inoltre, da un coordinamento ottimale tra i tre paesi baltici ma anche con la Polonia poiché la linea Rail Baltica si estende al territorio polacco dove si ricongiunge con l'importante collegamento ferroviario che da Berlino giunge sino a Kiev e Mosca, attraverso Varsavia. Attualmente, i tre paesi baltici devono ancora definire le opzioni tecniche. Le scelte tecniche, che determineranno l'entità dei finanziamenti necessari, devono tener conto delle previsioni di redditività della linea ferroviaria. Particolare attenzione dovrebbe essere dedicata allo studio di una delle soluzioni a lungo termine, ossia la costruzione di una linea ferroviaria moderna a scartamento standard europeo.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Kaunas-confine polacco	Nuova costruzione	100 km	-	230	230
Kaunas-Joniskis	Ammodernamento/ nuova costruzione	267 km	-	550	550
Sezione lettone (attraverso Riga)	Ammodernamento/ nuova costruzione	220-250 km	-	1 000	1 000
Sezione estone (sino a Tallinn)	Ammodernamento/ nuova costruzione	170-250 km	-	800	800
Totale				2 580	2 580

ELENCO 2

Progetto n. 3: Linea ferroviaria Danzica-Bydgoszcz-Katowice-Zwardon dedicata al traffico merci

L'ammmodernamento di questa linea ferroviaria dedicata ai treni merci darà la possibilità alla Polonia di rimanere uno dei paesi europei con la quota più alta di trasporto ferroviario di merci lungo un importante asse nord-sud.

In cosa consiste il progetto?

L'attuale "linea C-E 65", detta anche "linea del carbone", benché a due binari ed elettrificata su tutto il percorso da Danzica a Katowice, è quasi saturata con un traffico annuo di 2 milioni di passeggeri e 15 milioni di tonnellate di merci. La linea prosegue in direzione sud, da Katowice sino a Zwardon, attraverso Bielsko-Biala. La sezione da Bielsko-Biala a Katowice è a binario unico e non è elettrificata, il che significa che è in servizio solo una linea a scartamento ridotto per il traffico internazionale dalla Polonia verso la Slovacchia e gli altri paesi dell'Europa centrale e sud-orientale. La realizzazione dei progetti nn. 8 e 18 garantirà maggiore capacità di trasporto passeggeri e merci nel medio termine. In funzione dell'evoluzione del traffico merci, in particolare delle merci legate allo sviluppo del porto di Danzica (unità di carico o rinfusa), potrebbe essere necessario aumentare la capacità della linea. Se gli studi confermano una tale necessità, dovranno essere avviati lavori di allineamento dei binari, sostituzione dell'alimentazione centrale, installazione della segnaletica e di sistemi di comunicazione, in conformità con le norme AGTC e AGC, per consentire ai treni merci di viaggiare ad una velocità di 120 km/h. È probabile che nel sud del paese siano necessari lavori di più ampia portata a causa della carenza di infrastrutture e della configurazione montuosa della regione.

Quali sono i vantaggi prospettati?

L'asse su cui verte il progetto riveste un interesse particolare dal punto di vista europeo poiché quasi la metà del traffico che transita lungo la linea è di natura internazionale (esportazioni, importazioni, transito) e si presume che tale percentuale sia destinata a crescere. Il progetto ridurrà notevolmente i costi del trasporto ferroviario di merci su un asse che attraversa regioni popolate e industrializzate che presentano un forte aumento della domanda di trasporti. Il costo del trasporto merci dovrebbe diminuire di almeno il 15%. I lavori contribuirebbero a rafforzare l'interesse nei confronti della ferrovia e di portare la quota di questo modo di trasporto al 25%, frenando quindi il declino attualmente osservato sui mercati polacchi. Il progetto affianca una più ampia strategia volta ad attirare nuove attività economiche lungo questo asse, a favorire il trasferimento modale del traffico a lunga distanza e a venire incontro alle esigenze di mobilità dei passeggeri della regione (cfr. progetto n. 3 sulle autostrade del Mar Baltico e progetto n. 18 dell'elenco 1).

Qual è lo stato attuale?

Il progetto figura nel piano di sviluppo nazionale e fa parte del Corridoio IV individuato in occasione delle conferenze paneuropee di Creta e Helsinki. Gli studi economici e di fattibilità sono previsti per il 2007.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Danzica - Katowice - Bielsko-Biala	Potenziamento	592 km	--	2 000	2 000
Bielsko-Biala - Zwardon	Potenziamento/ nuova costruzione	58 km	--	355	355
TOTALE				2 335	2 335

ELENCO 2

Progetto n. 4: Collegamento fluviale Senna-Schelda

Il miglioramento dell'asse fluviale Senna-Schelda collegherà la Regione parigina e il bacino della Senna con l'intera rete di navigazione interna del Benelux.

In cosa consiste il progetto?

Il collegamento fluviale Senna-Schelda fa parte di un asse di trasporto essenziale di una regione altamente sviluppata dal punto di vista economico e industriale, che collega, in particolare, i porti di Le Havre, Rouen, Dunkerque, Anversa e Rotterdam. Lo sviluppo del trasporto per navigazione interna tra il Benelux e la Regione parigina è tuttavia ostacolato dalla strozzatura a nord di Parigi, tra Compiègne e il canale Dunkerque-Schelda. Infatti, la navigabilità in questo tratto corrisponde ai limiti minimi degli standard internazionali e in alcune sezioni l'accesso è limitato alle navi di tonnellaggio compreso tra 400 e 750 t. Il progetto prevede la costruzione di un canale – lungo circa 100 km – con maggiore profondità di pescaggio che permetterà il trasporto di carichi fino a 4 400 tonnellate. Il percorso selezionato evita valli e centri abitati, allo scopo di limitare l'impatto del progetto sul patrimonio naturale. Anche il Belgio prevede di migliorare la navigabilità sulla Schelda a nord della strozzatura per permettere l'accesso a navi sino a 4 400 tonnellate. I lavori assicureranno quindi una continuità tra i bacini di navigazione fluviale del nord della Francia e del Benelux.

Quali sono i vantaggi prospettati?

Il progetto faciliterà il traffico di transito e attenuerà la congestione della rete di trasporto terrestre ma avrà effetti positivi anche sulle regioni limitrofe, dove potranno essere sviluppate nuove piattaforme di trasporto. Verrebbero creati anche nuovi posti di lavoro (quasi 8 000 in cinque anni, secondo alcune stime).

L'eliminazione della strozzatura in territorio francese permetterebbe di assorbire, secondo le stime, sino a 15 milioni di tonnellate di merci nel primo anno di messa in servizio. Passando da una stazzatura massima di 750 tonnellate a 4 400 tonnellate, il costo del trasporto diminuirebbe da 30-40 euro/1 000 tonnellate-chilometro, a circa 10-15 euro/1 000 tonnellate-chilometro, una volta ultimati i lavori sul territorio francese. La migliore differenziazione dei modi di trasporto avrebbe inoltre una notevole incidenza positiva sull'ambiente e sulla popolazione.

Qual è lo stato attuale?

In Francia, il progetto figura nel piano generale transeuropeo delle vie navigabili di grande capacità del 29 ottobre 1993. In molte occasioni, le autorità francesi hanno riconosciuto l'importanza del progetto per promuovere questo modo di trasporto in una regione economica altamente sviluppata e, di conseguenza, fortemente congestionata. Tuttavia, il lancio del progetto dipenderà dall'impegno del governo francese sui grandi indirizzi dell'iniziativa e in particolare sull'aspetto finanziario e sui tempi di realizzazione. Innanzitutto, occorre avviare studi complementari alle indagini preliminari già condotte, in particolar modo in merito alla creazione di piattaforme multimodali e allo sviluppo dell'attuale “*canal du Nord*” che sarebbe sostituito dal nuovo canale.

Asse	Tipologia dei lavori	Distanza	Termine dei lavori	Costo totale (in milioni di €)	Investimenti ancora da effettuare (in milioni di €)
Belgio (Deulemont-Gand)	Miglioramento della navigabilità	80 km	2020	110	110
Francia (Compiègne-Cambrai)	Miglioramento della navigabilità	105 km	-	2 600	2 600
TOTALE				2 710	2 710