

**Analisi dei progetti prioritari
e raccomandazioni sulla loro attuazione nel Libero Stato di Baviera**

dei coordinatori europei

dei progetti prioritari RTE-T

**N. 1 "Berlino – Monaco di Baviera – Innsbruck – Verona/Milano – Bologna –
Napoli – Messina – Palermo"**

e

**N. 17 "Parigi – Strasburgo – Stoccarda – Monaco di Baviera – Salisburgo – Vienna
– Bratislava"**

20. aprile 2007

Monaco di Baviera

1. CONTESTO

Il presente documento propone un'analisi dei coordinatori europei sulla realizzazione dei due importanti assi ferroviari ad alta velocità nella rete ferroviaria del Libero Stato di Baviera. L'analisi prende in esame le strozzature lungo gli assi prioritari in territorio bavarese e descrive le modalità per realizzare progressi su tali tratte in tempi rapidi e per promuoverle come linea continua.

Le reti di trasporto a alta efficienza costituiscono oggi il presupposto per creare benessere e occupazione. Ciò vale in particolar modo per l'Europa, nella cui infrastruttura di trasporto è necessario colmare le lacune e rimuovere le strozzature per garantire un trasporto veloce e senza intoppi di merci e persone tra i diversi Stati membri. La rete transeuropea di trasporto (RTE-T) riveste pertanto un ruolo decisivo per garantire la libera circolazione di persone e merci all'interno dell'Unione europea. I progetti ferroviari "Berlino-Palermo" e "Parigi-Bratislava" fanno parte dei 30 assi e progetti prioritari che costituiscono "l'ossatura" della RTE-T. La realizzazione dei due progetti prioritari comporterà notevoli miglioramenti in termini di qualità e efficienza nel trasporto su rotaia e, di conseguenza, notevoli risparmi di tempo nel trasporto di viaggiatori e merci.

I due coordinatori europei responsabili dei progetti prioritari

- riconoscono l'importanza particolare dell'asse di trasporto nord-sud "Berlino-Palermo" e di quello est-ovest "Parigi-Bratislava" per lo sviluppo economico degli Stati membri dell'Unione europea e la loro integrazione nel mercato comune e le notevoli potenzialità che la realizzazione dei due progetti riveste per la crescita economica, l'occupazione e il miglioramento della competitività,
- prendono atto che lungo gli assi ferroviari "Berlino-Palermo" e "Parigi-Bratislava" sono stati già compiuti notevoli progressi e constatano con soddisfazione che a partire dal 2007 e negli anni successivi potranno essere messe in funzione nuove tratte,
- auspicano con chiarezza, realismo e insistenza un'ulteriore e tempestiva realizzazione del progetto per disintasare importanti assi di trasporto, rimuovere le strozzature e realizzare sistemi di trasporto sostenibili e compiere così un passo avanti verso una mobilità paneuropea,

- ribadiscono l'importanza della realizzazione dei progetti prioritari 1 e 17 per l'intera rete transeuropea,
- fanno notare che contemporaneamente ne beneficerebbero anche le reti a livello nazionale regionale e locale, che devono essere strettamente interconnesse con la rete transeuropea,
- sottolineano l'importanza della realizzazione dei progetti per sostenere un trasporto di persone e merci rispettoso dell'ambiente visto, in generale, il bilancio positivo del trasporto su rotaia in termini ecologici e, più in particolare, in relazione alle tematiche dell'energia e della qualità dell'aria.

2. ANALISI

I due coordinatori europei responsabili dei progetti prioritari 1 e 17 analizzano in questo contesto le strozzature ancora esistenti in territorio bavarese e considerano in particolare la necessità di separare i due assi ferroviari nell'agglomerato di Monaco di Baviera.

2.1. PP 1 (Berlino - Palermo):

2.1.1. *A nord di Monaco di Baviera*

- Lungo il progetto prioritario n. 1, l'asse ferroviario "Berlino-Palermo", esistono ancora anche in territorio bavarese importanti tratte sulle quali sono necessari maggiori progressi. La tratta "Halle/Lipsia-Norimberga" costituisce una delle strozzature dell'asse ferroviario. Va sottolineato con soddisfazione che il governo federale opera con grande intensità nella pianificazione e realizzazione di questa tratta e che sono già stati registrati notevoli progressi.
- A partire dal confine tra Baviera e Turingia e fino a Ebensfeld verrà realizzata entro il 2017 una nuova linea; tra Ebensfeld e Norimberga, invece verrà migliorata (sempre entro il 2017) la linea esistente. In particolare va sottolineata l'importanza della cintura merci di Fürth, attualmente in fase di progettazione e che dovrebbe essere completata entro il 2011.
- L'intera tratta "Halle/Lipsia-Norimberga" costituisce una strozzatura, in quanto in treni tra Berlino e Monaco di Baviera sono costretti effettuare grosse deviazioni con notevoli perdite di tempo. Per andare dalla più grande alla terza più grande città tedesca, ovvero da Berlino a Monaco di Baviera, sono necessarie oggi sei ore di viaggio. E questo problema ha notevoli ripercussioni negative sulle capacità della tratta.

2.1.2. *Zona di Monaco di Baviera*

- Soprattutto nella zona di Monaco di Baviera i due progetti prioritari sono particolarmente interconnessi, in quanto per lunghi tratti i due assi corrono

paralleli. Tra Augsburg e Rosenheim¹ il traffico merci e, in parte, anche il traffico passeggeri passano sulla stessa linea. La tratta tra Augsburg e Monaco di Baviera è attualmente in fase di ampliamento (4 binari) e dovrebbe essere completata in parte nel 2008 e interamente nel 2011.

- A Monaco di Baviera il traffico passeggeri dalla stazione centrale (Hauptbahnhof) viene diretto verso Monaco est passando per il passante sud e di lì in direzione dell'Austria. I treni merci bypassano l'agglomerato urbano di Monaco di Baviera utilizzando i passanti nord e sud. Ambedue le tratte costituiscono nel loro stato attuale strozzature per il trasporto ferroviario. Vista la rapida crescita del trasporto merci su rotaia, le strozzature dovrebbero essere eliminate in tempi sufficientemente rapidi; è un aspetto importante sia per l'accesso nord al Brennero sia per l'intero traffico merci nella Germania meridionale.
- È necessario che avanzi anche la realizzazione della cosiddetta "curva di Trudering", che fa parte della tratta "Monaco di Baviera – Verona". Si tratta di un'opera di entità relativamente limitata ma che permetterebbe di collegare direttamente il terminal container di "München Riem" all'asse del Brennero con notevoli benefici per tale tratta in termini di capacità. Ciò potrebbe avere un impatto positivo immediato, non ultimo grazie alla riduzione dei danni ambientali indotta da uso maggiore del trasporto merci su rotaia.

2.1.3. A sud di Monaco di Baviera

- Per quanto riguarda la tratta transfrontaliera "Rosenheim-Küfstein" è urgente realizzare gli studi necessari e una pianificazione affidabile non appena definita la questione del finanziamento del tunnel di base del Brennero. È questa infatti una tratta di importanza fondamentale per l'accesso al progettato tunnel di base del Brennero, soprattutto alla luce della dimensione europea del progetto e della situazione attuale del traffico. Sarebbe controproducente se gli immensi vantaggi apportati dalla realizzazione del tunnel di base del Brennero venissero vanificati dalla creazione di nuove strozzature ai valichi di frontiera. Dati i tempi lunghi di pianificazione dei grossi progetti ferroviari, è necessario che gli studi inizino tempestivamente. I tempi previsti tra l'inizio dei lavori di costruzione del tunnel di base del Brennero e la sua entrata in funzione dovrebbero essere sufficienti per consentire i lavori di costruzione per l'accesso nord in territorio bavarese.

2.2. PP 17 (Parigi - Bratislava):

2.2.1. A ovest di Monaco di Baviera

- Il "Bundesverkehrswegeplan" del 2003 (piano federale in materia di infrastrutture di trasporto) prevede la realizzazione di lavori di

¹ Da quando è entrata in funzione la nuova tratta Norimberga-Ingolstadt, i treni passeggeri PP1 viaggiano principalmente su di essa e, pertanto, solo tra Monaco di Baviera e Rosenheim viaggiano in parallelo con l'asse del PP17.

miglioramento sulla tratta Neu-Ulm – Augsburg. Nel piano federale del 2003 il progetto è collegato a quello della linea Stoccarda-Ulm, per la quale una soluzione è attualmente allo studio.

- I lavori tra Augsburg e Monaco di Baviera sono attualmente in corso e saranno completati in parte nel 2008 e definitivamente nel 2010.

2.2.2. *Zona di Monaco di Baviera*

- Come descritto per il PP1 le tratte esistenti nell'area di Monaco di Baviera costituiranno in futuro una strozzatura per il traffico merci. Poiché a Monaco di Baviera vengono a confluenza i flussi del traffico merci e di lunga distanza degli assi est-ovest e nord-sud, gli effetti della strozzatura avranno un impatto negativo su ambedue le tratte. Nel prossimo futuro dovrebbero pertanto essere messi a punto sollecitamente i progetti per eliminare tale strozzatura il più rapidamente possibile e sfruttare appieno i vantaggi di un collegamento dei due assi.

2.2.3. *A est di Monaco di Baviera*

- La linea Monaco di Baviera-Mühldorf-Freilassing-Salisburgo è la più lunga e la più complessa tra le tratte transfrontaliere del PP1. Da essa dipende infatti la possibilità di realizzare una attraente linea continua per collegare meglio le reti ferroviarie austriaca e tedesca sia in Austria che in Germania, separare le tratte dei progetti prioritari 1 e 17 e spostare più traffico dalla strada alla rotaia. È importante migliorare la capacità di questa tratta per il trasporto di lunga distanza. La linea Monaco di Baviera-Salisburgo deve pertanto essere considerata come un progetto complessivo e costruita come un'unità. Se infatti su tale linea fossero costruite diverse tratte separate non sarebbe possibile trovare una soluzione soddisfacente alla necessità di eliminare le strozzature a livello transfrontaliero. In questo caso la linea continuerebbe a passare per Rosenheim e non verrebbero conseguiti gli obiettivi menzionati in precedenza. La costruzione di questa tratta costituisce inoltre il presupposto per il collegamento a sud-est dell'aeroporto di Monaco passando per la "Walpertskirchner Spange " e l'"Erdinger Ringschluss".

3. RACCOMANDAZIONI

3.1. PP 1 (Berlino - Palermo):

In prospettiva della realizzazione del tunnel di base del Brennero, prevista attualmente tra il 2009 e il 2020/2022, e non appena sarà chiarita la questione dei finanziamenti dello stesso, è necessario perseguire in via prioritaria l'accesso nord al Brennero a partire da Monaco di Baviera. Ciò presuppone di realizzare da un lato il progetto della "curva di Trudering", che può essere completato in tempi relativamente brevi e che apporterà notevoli vantaggi a fronte di una spesa relativamente contenuta e, dall'altro, di completare in tempi brevi gli studi necessari alla realizzazione delle altre tratte dell'accesso nord al Brennero (Monaco di Baviera – Rosenheim e Rosenheim – Kufstein). I tempi previsti tra l'inizio dei lavori di costruzione del tunnel di base del Brennero e la sua entrata in funzione dovrebbero

essere sufficienti per consentire i lavori di costruzione per l'accesso nord in territorio bavarese.

Per quanto riguarda l'eliminazione delle altre strozzature a nord di Monaco di Baviera, in particolare sulla tratta Halle/Lipsia – Norimberga, tutte le parti in causa stanno già operando in modo soddisfacente. Il coordinatore europeo del PP1 ne prende atto con soddisfazione e ribadisce al contempo che, data l'importanza di tale tratta per l'intero progetto, i lavori dovranno procedere a ritmo sostenuto.

3.2. PP 17 (Parigi - Bratislava):

È molto importante che la tratta Monaco di Baviera – Mühldorf – Freilassing – Salisburgo venga affrontata e realizzata come un progetto unico. In questo modo si potranno separare i due progetti prioritari e verrà realizzato non solo un migliore collegamento delle reti ferroviarie austriaca e tedesca ma anche un migliore accesso alla Baviera orientale, compreso il cosiddetto "triangolo della chimica" con le sue potenzialità per il trasporto merci. Attualmente i lavori sulla tratta Monaco di Baviera – Augsburg avanzano con rapidità; nel prossimo futuro, tuttavia, non dovranno essere trascurati quelli relativi alla tratta Neu-Ulm – Augsburg.

4. INVITO ALLE AUTORITÀ E AGLI ENTI INTERESSATI A SOSTENERE LA REALIZZAZIONE DEI DUE PROGETTI PRIORITARI

I due coordinatori europei responsabili dei progetti prioritari ribadiscono ancora una volta l'importanza di realizzare in modo coordinato l'insieme degli assi come collegamento continuo per completare le singole tratte e realizzare e rendere sempre più interoperabili i passanti ferroviari.

Negli ultimi anni sui due assi ferroviari "Berlino – Palermo" e "Parigi – Bratislava" sono stati compiuti notevoli progressi e sono entrate in funzione nuove importanti tratte. Si tratta ora di proseguire in modo coerente e deciso sul cammino imboccato per sviluppare appieno la rete europea dei trasporti e completarla nel prossimo futuro. Solo aumentando la capacità di trasporto di persone e merci e garantendo un collegamento inter e intramodale ottimale con altri progetti prioritari di portata europea è possibile massimizzare i benefici e ridurre notevolmente i tempi di trasporto.

A tal fine è necessario che tutti i responsabili a livello politico e amministrativo operino per quanto possibile di stretto concerto nella realizzazione di tutte le tratte dei due assi ferroviari e che sostengano con decisione lo sviluppo delle tratte transfrontaliere e l'eliminazione delle strozzature come pure la realizzazione dei due progetti prioritari come linee continue. Si tratta della *conditio sine qua non* per migliorare in modo duraturo la mobilità a livello europeo, ma anche nazionale e regionale. La realizzazione dei progetti, infatti, non è importante soltanto per la qualità della vita dei cittadini che vivono nelle zone interessate dai due assi ferroviari ma costituisce un fattore decisivo per potenziare la capacità concorrenziale delle città, delle regioni e degli Stati membri.

Karel Van Miert

Péter Balázs

Coordinatore europeo PP 1

Coordinatore europeo PP 17