



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



This project is implemented through the CENTRAL EUROPE programme co-financed by ERDF.

La seconda conferenza internazionale del progetto RAILHUC, dal titolo „RAILWAY DEVELOPMENT 2014: Development Options of Railway Transport in Hungary“ („Sviluppi Ferroviari nel 2014: Opzioni di sviluppo del trasporto ferroviario in Ungheria“) ha avuto luogo a Budapest il 5 Giugno 2014 presso l’Hotel Gellert, grazie all’organizzazione di KTI Institute for Transport Sciences, partner del progetto RAILHUC.

Alla conferenza hanno partecipato esperti ungheresi di trasporto ferroviario provenienti da diversi organismi sia governativi che della società civile oltre, ovviamente, ai partner di RAILHUC provenienti da Italia, Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovenia e Slovacchia.

Le diverse presentazioni fatte durante la conferenza hanno evidenziato il ruolo strategico giocato dai sistemi di trasporto ferroviario più avanzati a supporto dello sviluppo regionale per favorire una maggiore competitività dei territori stessi.

La conferenza ha anche fornito l’occasione per approfondire quali finanziamenti comunitari previsti per il periodo 2014-2020 possano essere utilizzati per supportare lo sviluppo della rete ferroviaria. Similmente, uno specifico focus è stato fatto sul progetto Hungarian National Railway Development Concept (OVK) e sulle sue prospettive entro il 2050.

Una particolare attenzione è stata posta sulle diverse miglie infrastrutturali e operative che, a livello locale, transfrontaliero ed internazionale potrebbero essere introdotte per migliorare la connettività sulla linea 1 (corridoio TEN T 22) che dovrebbe garantire migliori collegamenti tra Ungheria ed Europa Occidentale.

Il Dr László Kormányos, in rappresentanza dell’operatore ferroviario ungherese MÁV-START, ha presentato alcuni scenari relativi alla linea 1 (in particolare per la tratta Budapest – Tatabánya) che potrebbe godere dei benefici derivanti anche dalla nuova stazione di Vienna. E’ infatti plausibile una riduzione di circa 40 minuti dei tempi di percorrenza per la tratta Budapest -Vienna. Tutto ciò sarà possibile con una rimodulazione dei servizi dei treni IC sulla tratta Budapest – Győr – Sopron/Szombathely. La riorganizzazione dei servizi, assieme agli interventi infrastrutturali porterà ad un risparmio di 15-20 minuti per la tratta da Budapest al confine occidentale dell’Ungheria.

Mr. Erik Hartmann, sempre di MÁV, ha colto l’occasione per aggiungere che i miglioramenti infrastrutturali previsti sulla linea 1 riguarderanno anche le stazioni ferroviarie e fermate sulla tratta Budapest – Tatabánya. Il problema della gestione di stazioni sovradimensionate è infatti comune a diversi operatori nell’area Centro-Europea.

Sempre in tema di interventi infrastrutturali sulle stazioni, il rappresentante della città di Vienna, Mr. Manuel Pröll, ha illustrato i lavori in corso nella nuova stazione (*Wien Hauptbahnhof*) della capitale austriaca. Questa stazione entrerà nella sua piena operatività a partire dal 14 dicembre 2014.

Tra i vari progetti presentati alla conferenza anche quello del trasporto ferroviario suburbano nell’area metropolitana di Budapest con specifico riferimento ai lavori in corso sulla tratta Esztergom – Budapest. Proprio su questa tratta, dopo l’introduzione del nuovo materiale rotabile Desiro Classic, si è avuto un incremento di passeggeri del 17 %. Ciò dimostra ancora una volta come il corretto mix di interventi infrastrutturali sulle linee ferroviarie, il rinnovamento del materiale rotabile e la riorganizzazione dei servizi sia la chiave vincente per aumentare l’attrattività del trasporto ferroviario ed aumentarne l’utilizzo.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND



This project is implemented through the CENTRAL EUROPE programme co-financed by ERDF.

Una presentazione ha mostrato i notevoli vantaggi, in termini di inquinamento atmosferico e acustico, derivanti dalla costruzione del nuovo passante ferroviario sotterraneo (bypass V0) nel cuore di Budapest. Questo passante sarà utilizzato prevalentemente per il trasporto ferroviario merci che attualmente avviene in superficie. Inoltre fornirà l'opportunità di alleggerire il traffico sulla Linea 1 liberando così spazio per il trasporto passeggeri su breve e lungo raggio specialmente sulla tratta Bicske – Budapest e sulla linea 100 nella tratta Budapest – Cegléd.

Un altro scenario molto promettente presentato alla conferenza ha riguardato la linea ferroviaria diametrale (direzione Nord-Sud) che, attraversando Budapest, collegherebbe Piliscsaba – Kunszentmiklós-Tass.

Una parte specifica della conferenza è stata dedicata per presentare al pubblico i risultati ottenuti dai progetti (i.e. RAILHUC) e altre iniziative europee: quali i collegamenti transfrontalieri tra Ungheria e Serbia (tratta Szeged – Subotica) e tra Ungheria e Slovacchia (tratta Miskolc – Košice, mancanza di collegamenti sulla tratta Komárno – Komárom, Győr – Bratislava).

La conferenza ha avuto un meritato successo ed ha favorito un interessante dibattito tra gli esperti presenti tra il pubblico.

Maggiori informazioni su questo evento insieme alle presentazioni mostrate durante la conferenza possono essere scaricate dal sito ufficiale del progetto RAILHUC (www.railhuc.eu).