



## Il Gottardo II sta per compiere il primo anno di vita

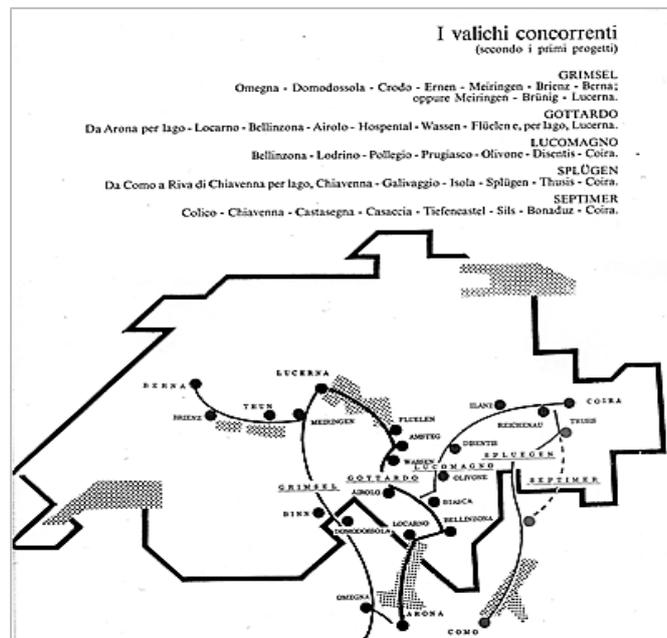
(di Gennaro Bernardo, Consigliere Nazionale di AEC ITALIA)

La galleria ferroviaria più lunga del modo, il Gottardo II, sta per compiere il primo anno di vita. Dopo essere stati bombardati per anni da dati, cifre, valutazioni tecnico-politiche, costi, valori, scenari, obiettivi e altro, oggi ci si chiede se tutto quanto si detto e ipotizzato si stia concretizzando, e si è curiosi di esaminare i primi risultati.

La storia c'insegna però che fare una grande infrastruttura ha sempre avuto bisogno di tempi lunghi, sia delle fasi decisionali, per la ovvia necessità di riuscire a prevedere la soluzione con il miglior rapporto costi/benefici, sia di costruzione, per le complessità tecnico/economiche della realizzazione stessa. Quasi sempre, poi, in questi lunghi periodi, gli scenari ed i contesti di valutazione subiscono cambiamenti.

Per il Fréjus, primo traforo delle Alpi (catena montuosa che a partire dal 18° secolo ha richiesto più agevoli attraversamenti per non limitare lo sviluppo economico del nostro Paese), la decisione di un valico fra Torino e Chambéry, seguendo le valli della Dora Riparia e dell'Arc anziché altri possibili tracciati, ebbe ragioni prettamente militari. Quando l'opera fu ideata, infatti, non si trattava di costruire una linea internazionale: Torino, allora, era la capitale del Regno di Sardegna e Chambéry era il capoluogo di una delle sue provincie. Tutto fu deciso in casa, ma, successivamente, con la cessione della Savoia alla Francia il contesto mutò. Per fortuna i francesi, riconoscendo una differente valenza di quanto si era messo in cantiere, non esitarono poi a contribuire al finanziamento ed al completamento dell'opera.

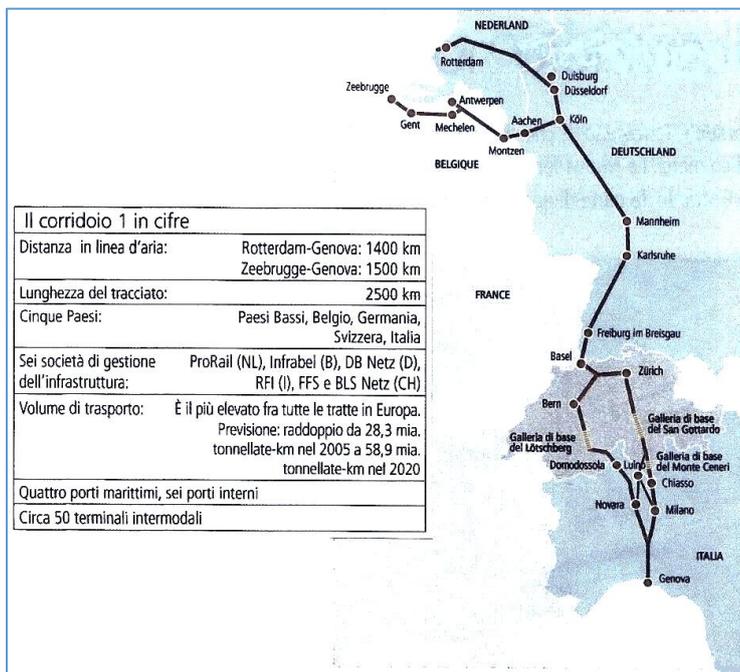
Se nel caso dell'attraversamento delle Alpi occidentali la scelta fu - come detto - abbastanza lineare, per l'attraversamento di quelle centrali la situazione si presentò decisamente più complessa, sia per le condizioni politiche (se dal versante italiano l'interlocutore era unico, il Regno di Sardegna prima e il neonato Regno d'Italia poi, su quello svizzero si trovavano in concorrenza Cantoni diversi - Ticino, Grigioni, Uri,...), sia per quelle geografiche (profondità maggiore della catena montuosa, cime e passi più elevati,...). Tra queste ultime vi era il dubbio, ben fondato, sulla reale possibilità di costruire un traforo della lunghezza di 15 mila metri quando la galleria ferroviaria dei Giovi, aperta nel 1853 per la linea Torino-Alessandria-Genova, aveva una lunghezza di poco più di 3 mila metri.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Una disamina completa della storia e delle motivazioni che portarono alla realizzazione del primo traforo del Gottardo è leggibile in "Il Gottardo c'è ... ed ha una lunga storia da raccontare", volume 1°, realizzato da Federmanager MI e distribuito, in formato elettronico, dai volontari della sua Onlus di riferimento: VISES MI, per info: [VisesMilano@aldai.it](mailto:VisesMilano@aldai.it).

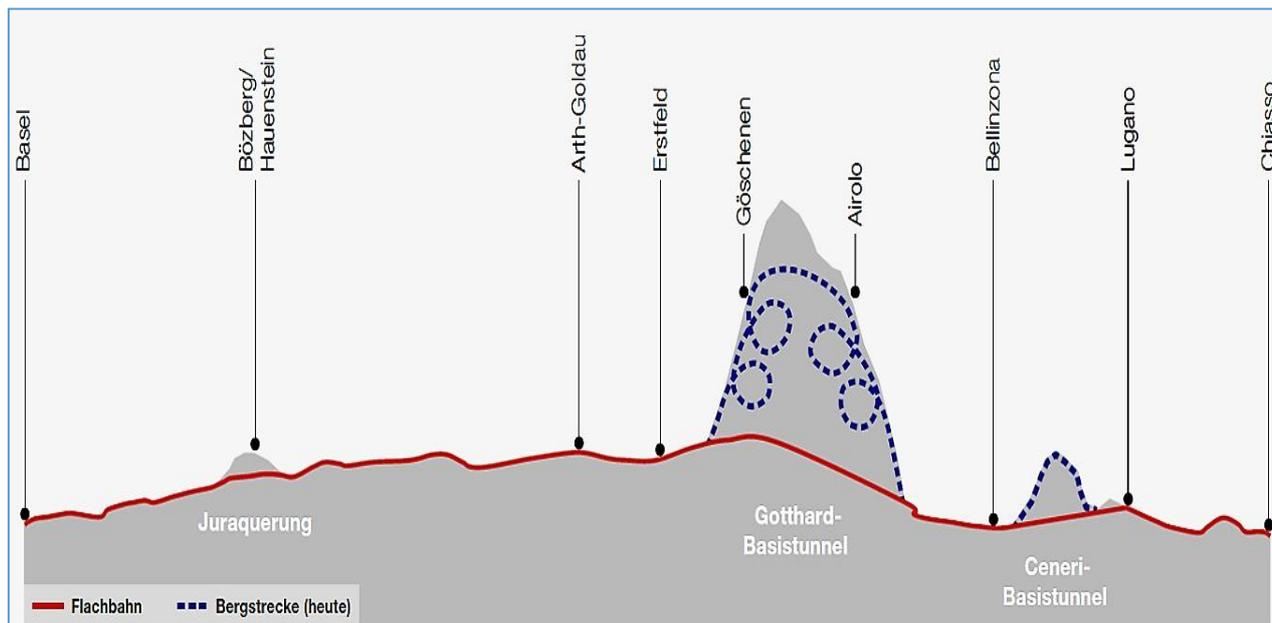
Ma siamo ancora nel 18° secolo! Nel secolo successivo la grande sensibilità dei territori sul tema della preservazione dell'ambiente e la conoscenza scientifica hanno permesso di ipotizzare la realizzazione di lunghissimi tunnel che risolvono il principale problema ferroviario, quello della resistenza al moto connessa al superamento delle acclività: i tracciati diventano così pianeggianti e le locomotive possono trainare più tonnellate a parità di potenza impegnata.

Il tunnel sotto il massiccio del Gottardo (la massima copertura rocciosa è di ben 2.300 mt), è una componente fondamentale del grande progetto europeo di sviluppo del cosiddetto "Corridoio dei due Mari"; programma che vanta numeri e obiettivi di grande rilevanza, come si evince dal seguente prospetto.



Il Gottardo II<sup>2</sup>, come viene ora denominata la galleria ferroviaria più lunga del mondo, a quasi un anno dalla sua messa in esercizio (dicembre 2016), sta esprimendo le sue potenzialità? Ciò che si era immaginato, dibattuto e teorizzato, si sta concretizzando? Sono interrogativi chiari e legittimi le cui risposte non possono, anche questa volta, non essere connesse al riconoscimento che i suoi scenari e contesti decisionali stanno in parte mutando.

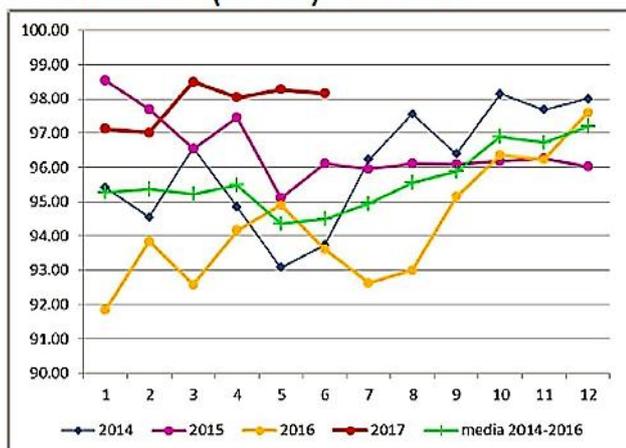
Innanzitutto occorre tener presente che la direttrice ferroviaria, come già si detto, è solo un tassello del Corridoio 1, e che su di esso incide ancora fortemente la realizzazione della galleria del monte Ceneri, attualmente prevista per l'anno 2020, nonché l'attraversamento del lago di Lugano.



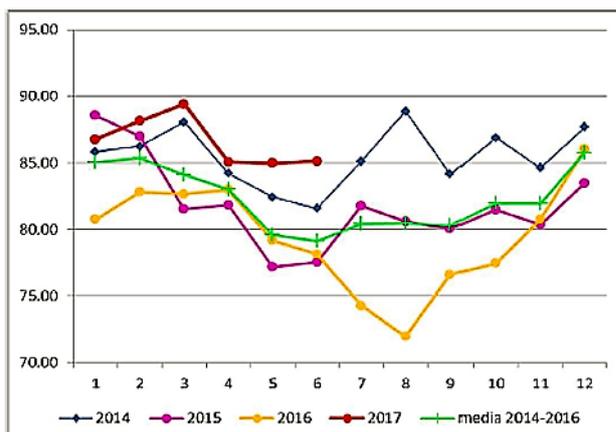
<sup>2</sup> Nel 2° volume del citato testo "Il Gottardo c'è ... ed ha una lunga storia da raccontare" si possono trovare tutte le caratteristiche dell'opera.

La componente “traffico viaggiatori”, però, si sta già avvalendo di quanto realizzato: Milano e Zurigo sono ora a sole tre ore di distanza. Si è recuperato circa il 20% del tempo di percorrenza e la qualità del servizio registra continui miglioramenti, come si evince da recenti dati pubblicati dall’Ambasciata Svizzera in Italia.

### Coincidenze (KCOR) – Mensile



### Puntualità Clienti (KP) - Mensile



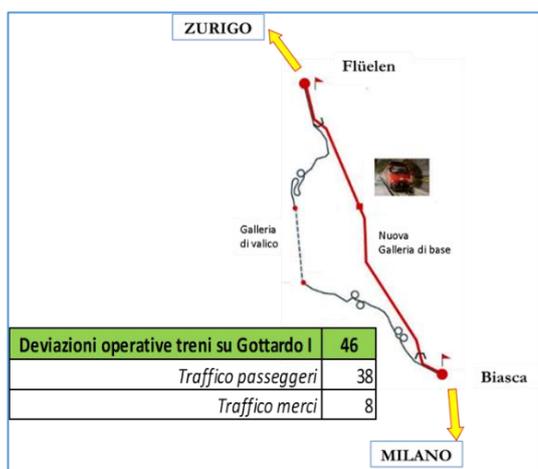
Dalla stessa fonte, si apprendono alcuni dati globali, in un arco di tempo di 267 giorni, che consentono di avere un primo quadro della situazione:

<b>dal 10.12.2016 al 03.09.2017 (267gg)</b>	<b>num</b>	<b>n/gg</b>
<b>Treni totali via Gottardo II</b>	<b>32.618</b>	<b>122</b>
<i>Traffico passeggeri</i>	13.369	50
<i>Traffico merci</i>	18.699	70
<i>Altro</i>	550	2

Nel medesimo periodo, le deviazioni operative sulla linea storica (per motivi vari di esercizio) sono state poche e tendono a diminuire: rivelatrici di una messa a regime che si sta concludendo con successo.

I numeri globali mostrano però che la potenzialità della nuova linea è ancora lungi da essere pienamente utilizzata; ma su questo gioca molto il mercato del traffico merci, mercato che, com'è ben noto, vede

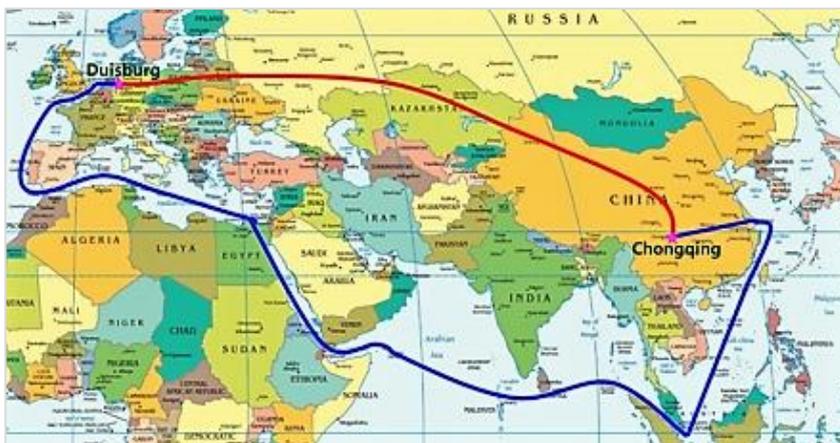
l'autotrasporto ancora vincente sulla rotaia. Non a caso, alle draconiane e coraggiose scelte svizzere di finanziare il progetto Alp Transit (gallerie di base del Gottardo e del Lötschberg) al fine di trasferire almeno 650.000 camion degli oltre 1.350.000 che annualmente attraversano la Svizzera, si affiancano gli obiettivi dell'Europa in termini di *percentuali di traffico merci con percorrenze superiori ai 300 Km*: essi dovranno essere al 2030 e 2050 rispettivamente pari al 30% ed al 50%. Sono obiettivi ambiziosissimi che molti esperti del settore (in virtù di ipotizzati scenari che stentano a concretizzarsi ed a una certa lentezza nell'attuazione di quanto ancora c'è da fare, sia in termini di infrastrutture fisiche che in termini di omogeneizzazione di norme ed accordi internazionali) giudicano non facilmente raggiungibili.



Le tematiche e l'evoluzione degli scenari sono ripresi in dibattiti pubblici, convegni, workshop che periodicamente li analizzano, li contestualizzano, li aggiornano e, in parallelo, nascono proposte e sollecitazioni al decisore politico. Esse sono spesso contrastanti, ma ciò è naturale, perché come si detto non vi è un quadro stabile della situazione globale internazionale, visione – questa – obbligatoria per tutte le grandi infrastrutture. Una per tutte. La recente attivazione della cosiddetta “linea ferroviaria della seta” che dovrà, tra l'altro, risolvere

il suo principale problema, cioè quello del costo: attualmente il trasferimento di un'unità di carico (container) dalla Cina all'Europa via ferrovia ha un costo doppio rispetto alla soluzione via mare.

Rimanendo però nell'ambito europeo e limitatamente agli adeguamenti infrastrutturali dell'intero Corridoio 1, che – come è ovvio – condizionano il completo utilizzo delle potenzialità dell'opera, occorre tener presente che molto c'è ancora da fare. Il Coordinatore Europeo del Corridoio Reno-Alpi, Pawel Wojciechowski, nel suo ultimo rapporto<sup>3</sup>, ha focalizzato le principali problematiche ancora presenti sulla direttrice: esse spaziano dal "miglioramento delle sezioni transfrontaliere e dei nodi urbani" ai "collegamenti ancora mancanti", dalla "non completa interoperabilità/conformità agli standard TEN-T" al "miglioramento delle connessioni dell'ultimo miglio". Lo stesso Coordinatore identifica 217 progetti necessari per risolvere le limitazioni e raggiungere la conformità con gli standard TEN-T. Per la loro realizzazione stima una spesa di 89 miliardi di euro, che considera come un rapporto qualità/prezzo unico se comparato al contesto della portata e della notevole performance del Corridoio: il trasporto di merci di oltre 1 miliardo di tonnellate e un contributo al PIL europeo di oltre 2,700 miliardi di euro all'anno.

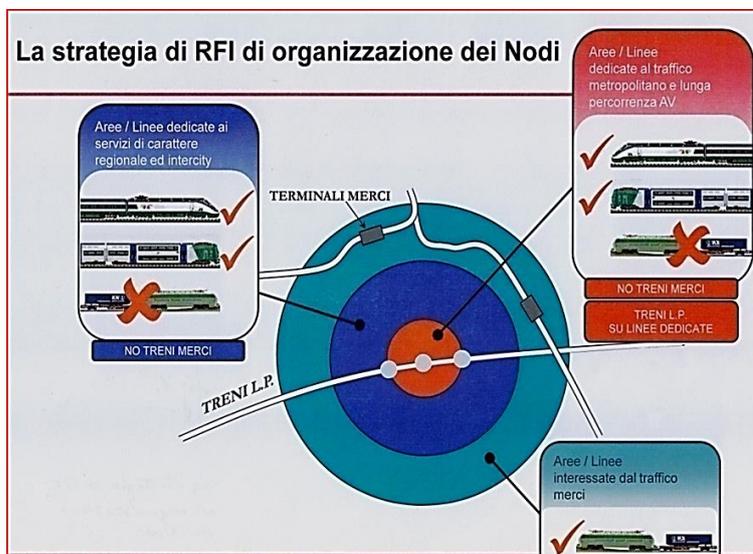


Come si vede la situazione non è semplice, specialmente se si guarda anche alla necessità di uniformare i contesti normativi, sia per il ferroviario sia per i trattamenti fiscali sia per gli incentivi. In tutto ciò si comprende come il tempo (delle decisioni e delle realizzazioni) svolge un ruolo fondamentale.

In Svizzera molti hanno compreso ciò, tant'è che, rilevando che allo stato attuale Berna pianifica al 2054 la realizzazione della Lugano-Chiasso, si sono resi promotori di una petizione evidenziante il fatto che un'opera come l'AlpTransit non possa rimanere monca per decenni, nella certezza che il ritardo nuocerebbe all'economicità della tratta e causerebbe un'irreparabile perdita di attrattività e di possibilità di sviluppo. Sollecitano quindi una riconsiderazione dei programmi mirante ad una anticipazione dell'intervento.

Pur riconoscendo che in Italia alcune scelte strategiche sono correttamente indirizzate e calendarizzate (Terzo Valico dei Giovi, aumento della capacità di trasporto della Chiasso-Milano, nuovi Terminal intermodali nell'Alta Italia ecc.) forse non sarebbe male che analogo movimento di opinione facilitasse le decisioni volte a definire altre importanti scelte, tra le quali, ad esempio, il superamento del Nodi Ferroviario di Milano e Novara, su cui peraltro Rete Ferroviaria Italiana si è da tempo pronunciata in termini di schema di riferimento.

Milano, ottobre 2017



<sup>3</sup> Ampi stralci del Rapporto del Coordinatore Europeo del Corridoio Reno-Alpi, sono riportati in appendice del 2° volume, già segnalato.