

L'Italia si è fermata al san Gottardo

Alpi | *La galleria ferroviaria più lunga del mondo verrà conclusa entro l'anno, ma per i nostri convogli sarà un'impresa arrivarci. Con gravi costi ambientali ed economici. Così svanisce il sogno del corridoio dal Tirreno al Nord Europa*

MATTIA SALVI

■ Cinquantasette chilometri di binari scavati dentro la roccia delle Alpi svizzere: tra poco meno di un anno – l'11 dicembre del 2016 – a pochi chilometri a nord dal confine italiano, entrerà in funzione la più lunga galleria ferroviaria mai costruita, il nuovo San Gottardo. Ma l'Italia rischia, alla lettera, di perdere il treno, arrivando in ritardo a un appuntamento programmato da tempo. Mentre il Paese discuteva e si divideva, negli ultimi dieci anni, su quanto succedeva in Val di Susa attorno alle opere sul corridoio orizzontale che dovrebbe attraversare l'Europa, è stato del tutto ignorato il corridoio verticale, destinato a connettere le nostre merci con il nord. Un'opera che già tra un anno potrebbe consentire di spostare dai camion ai carri ferroviari molta merce prodotta in Italia e destinata all'export, ripulendo l'aria (inquinatissima) della Val Padana

57 chilometri sotto i monti. Un'opera avviata da un referendum svizzero, e pagata in gran parte dalle tasse sui camion

e dando una nuova spinta ai porti italiani, in particolare quelli dell'alto Tirreno, oggi dei nanerottoli rispetto a giganti come Rotterdam o Anversa.

Il condizionale però è d'obbligo, perché se attraverso le Alpi già dal prossimo anno e poi sempre più dal 2021 in poi, grazie agli investimenti svizzeri, i treni passeggeri potranno sfrecciare sino a 200 chilometri orari, con punte di 250, e quelli merci estendersi per 750 metri con 2.000 tonnellate di portata, in Italia nulla di tutto questo sarà possibile per almeno i prossimi cinque anni. Così, il corridoio europeo che collega il Nord Europa all'alto Tirreno rischia di rimanere sulla carta.

I costi dei ritardi sono pesanti per un sistema economico come quello italiano che ha nell'export intra-europeo, soprattutto dal ricco nord ovest verso il nord Europa, uno dei suoi punti di forza: una recente analisi dell'istituto Cerved della Bocconi (vedi la tabella in basso a destra) li quantifica in 1,2 miliardi di euro l'anno, di cui circa la metà di mancati incassi dell'erario legati a merci che dalle portacontainer potrebbero essere scaricate nei porti di Genova e Savona e, invece, prendono la via del Nord Europa.

«La disattenzione dei media», riconosce Oliviero Baccelli, curatore della ricerca, «è speculare alle difficoltà dell'Italia a imporre in Europa questa opera come prioritaria. Solo per fare un esempio, il Terzo valico che collega i porti liguri alla pianura padana a lungo non ha avuto certezze di tempi di realizzazione e investimenti, inoltre non sono mai stati usati meccanismi di finanziamento *use it or loose it*, che avrebbero consentito un'accelerazione». Risultato: la nuova Genova-Milano sarà pronta, se tutto va bene, nel 2021, sempre che il governo riesca a trovare anno dopo anno i soldi per finanziarla dal momento

che, dopo anni di *stop and go*, si è deciso di partire con i lavori pur non avendo tutta la copertura economica, pari a 6,2 miliardi, immediatamente disponibile. Ma il Terzo valico è solo uno dei problemi, forse il più evidente, che ve ad aggiungersi a molte altre incognite.

Svizzeri anti-Tir

La storia di come l'Italia ha mancato il grande appuntamento con la storia inizia nel 1998 quando gli svizzeri decidono, tramite referendum popolare, di avviare una grande opera di adeguamento delle ferrovie, con lo scopo di liberare il Paese dal transito dei camion che lo attraversano da nord a sud.

Per la Svizzera è una questione strategica: fuori dalla Ue ma geograficamente al centro di questa, è il crocevia di scambi commerciali in continua crescita, che però possono avere effetti devastanti sul suo delicato ecosistema. Ma a Berna non si muovono da soli: il loro sforzo è coerente con i piani europei che prevedono un grande corridoio ferroviario, una dorsale, che dai porti del Nord Europa arriva giù sino a Genova. Ogni Paese – Germania, Italia, Olanda, Svizzera – deve fare la sua parte per adeguare la rete e le **infrastrutture** nel proprio territorio, ma è da subito evidente che a Berna spetta il compito più difficile: servono nuove linee con pendenze e curvature tali da consentire il passaggio di treni più lunghi e pesanti di quelli che potevano circolare prima, altrimenti la ferrovia non sarebbe mai stata competitiva.

Nel caso della Svizzera, c'è un problema grande come una montagna, e questa volta non è una metafora. Per far passare quei treni dove ci sono le Alpi l'unico sistema è realizzare un nuovo tunnel

di base lungo l'asse del Lotschberg (34 chilometri), e altri due sull'asse del Gottardo, quello da 57 chilometri pronto il prossimo anno e il tunnel delle Ceneri, altri 15 chilometri. Costo complessivo: 17,6 miliardi di euro. Una cifra enorme per la piccola Svizzera che però decide di fare da sola, senza chiedere aiuti all'Ue.

Pagano i camion

I finanziamenti seguono una via originale, studiata anche dall'Europa ma quasi mai messa in pratica: la maggior quota è a carico di quegli stessi camion che gli svizzeri vogliono eliminare, costretti a sborsare pedaggi supplementari i cui ricavi vanno a finanziare le gallerie ferroviarie per il 60%. Un altro 10% è a carico dell'imposta sugli oli minerali, il restante 30% viene dall'imposta sul valore aggiunto, l'Iva.

Grazie a questo mix possono partire da subito i lavori mentre, in Italia, che al contrario i camion li ha a lungo sovvenzionati, spesso sotto la minaccia di proteste e blocchi sotto le vacanze natalizie o estive, i ritardi si accumulano anno dopo anno. Lungaggini nella realizzazione della ferrovia veloce tra Genova e la pianura padana per scelte politiche, inchieste giudiziarie, stop burocratici, ritardi nell'adeguamento del nodo ferroviario milanese e nella costruzione delle piattaforme logistiche, attriti nella revisione delle regole che definiscono gli standard ferroviari e ci costringono a far viaggiare treni più leggeri di quelli permessi altrove.

Eppure l'Italia avrebbe un compito relativamente più semplice: sommando tutti gli investimenti - linee, terminal, **infrastrutture** portuali - il nostro Paese dovrebbe investire "solo" 11 miliardi di euro. Una minima parte, secondo lo studio del Certet, è a oggi disponibile: 3,75 miliardi, un quinto dell'investimento svizzero. «Anche la Germania ha i suoi ritardi», riconosce Baccelli, «ma di natura sicuramente minore, legati più che altro alla capacità delle linee, agli orari di circolazione dei treni».

Il corridoio Genova-Rotterdam è quindi tuttora una grossa incognita so-

prattutto sulla parte italiana. Gli svizzeri lo sanno e sono intervenuti come e dove potevano. Spesso con *moral suasion* più o meno velate, tra cui una lunga serie di eventi celebrativi sul territorio italiano per sensibilizzare l'opinione pubblica sulle opportunità che avrebbe aperto il nuovo sistema ferroviario.

Ma non solo: un accordo del 2014, passato abbastanza in sordina, ha portato la Svizzera a finanziare l'adeguamento della rete ferroviaria italiana sulle direttrici Luino-Gallarate e Luino-Novara con un centinaio di milioni. Soldi svizzeri per l'Italia, tutto pur di accelerare. In visita all'Expo lo scorso giugno, la consigliera federale Doris Leuthard ha detto di aspettarsi «che i nostri vicini a nord e a sud rispettino le promesse fatte e realizzino le tratte d'accesso». Poi, al microfono dei giornalisti, ha però riconosciuto che alcune opere italiane non saranno pronte prima del 2022. Ha anche aggiunto che ci sono ritardi anche da parte loro per la galleria del Monte Ceneri, l'ultimo tassello. Ma la sproporzione tra lo sforzo dei diversi soggetti è evidente.

Terminal isolati

Non tutto è all'anno zero, ma in un sistema logistico si va alla velocità dell'anello più debole e l'Italia soffre anche perché i soggetti che devono agire sono molti: autorità portuali, ferrovie, privati, governo. Così, sono quasi pronti gli adeguamenti dei terminal portuali di Genova e Savona - che raddoppiano la loro capacità - ma non le linee di collegamento che renderebbero questi terminal molto più appetibili in un'ottica di trasporti internazionali.

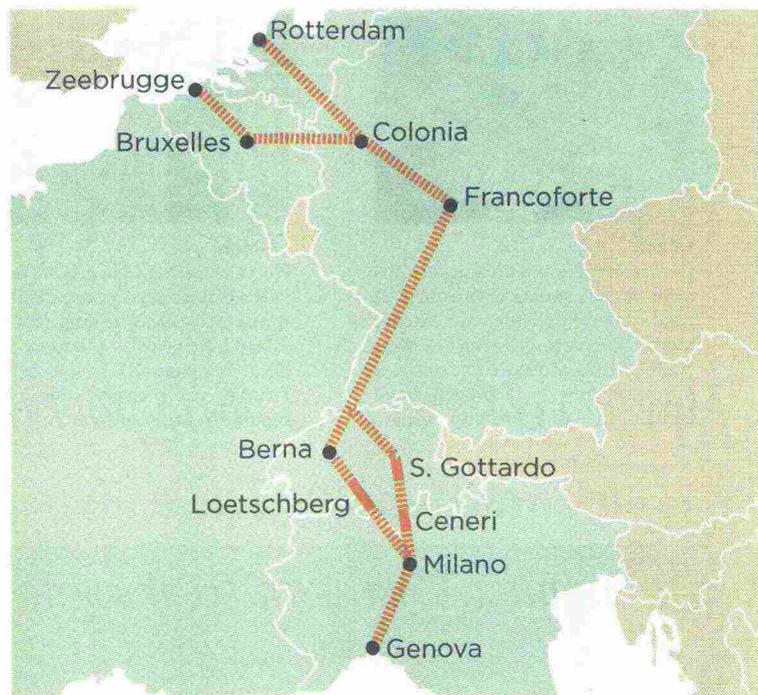
«Noi siamo pronti e l'interesse dei grandi gruppi della logistica internazionale c'è», sostiene Luigi Merlo, che per otto anni ha governato lo scalo genovese come presidente dell'Autorità portuale e ora ha lasciato spazio a un commissario in attesa che, con la nuova legge, arrivi un capo unico per Genova e Savona, «ma certo, finché non c'è il Terzo valico non possiamo funzionare al 100 per cento». Almeno per un po' prevarrà ancora il Tir sulle strade italiane. Al di là dei mancati introiti italiani, c'è una questione di costi di sistema europei: andare a Rotterdam per scaricare container magari destinati al nostro mercato nazionale, oppure alla Svizzera, vuol dire fare più giorni di nave - le portacontainer dal Far East arrivano in Mediterra-

neo e poi passano attraverso Gibilterra al Nord Europa - tratte terrestri più lunghe, più giorni di immobilizzo delle merci. Ipotizzando un volume di 600 mila container da 20 piedi, passare da sud farebbe risparmiare all'Europa oltre 185 milioni l'anno.

Ma accanto a questi costi economici sono costi ambientali ben più pesanti: un carico da 100 container di misura 20 piedi, per andare da Genova a Basilea via camion produce 31 tonnellate equivalenti di anidride carbonica. Lo stesso carico, via treno, solo cinque. Passare da Rotterdam con i Tir vuol dire 44 tonnellate equivalenti, 7 con il treno.

Andando da Genova a Basilea, lo stesso carico produce 31 tonnellate di anidride carbonica se va sul tir, solo 5 su rotaia

► PERCORSO



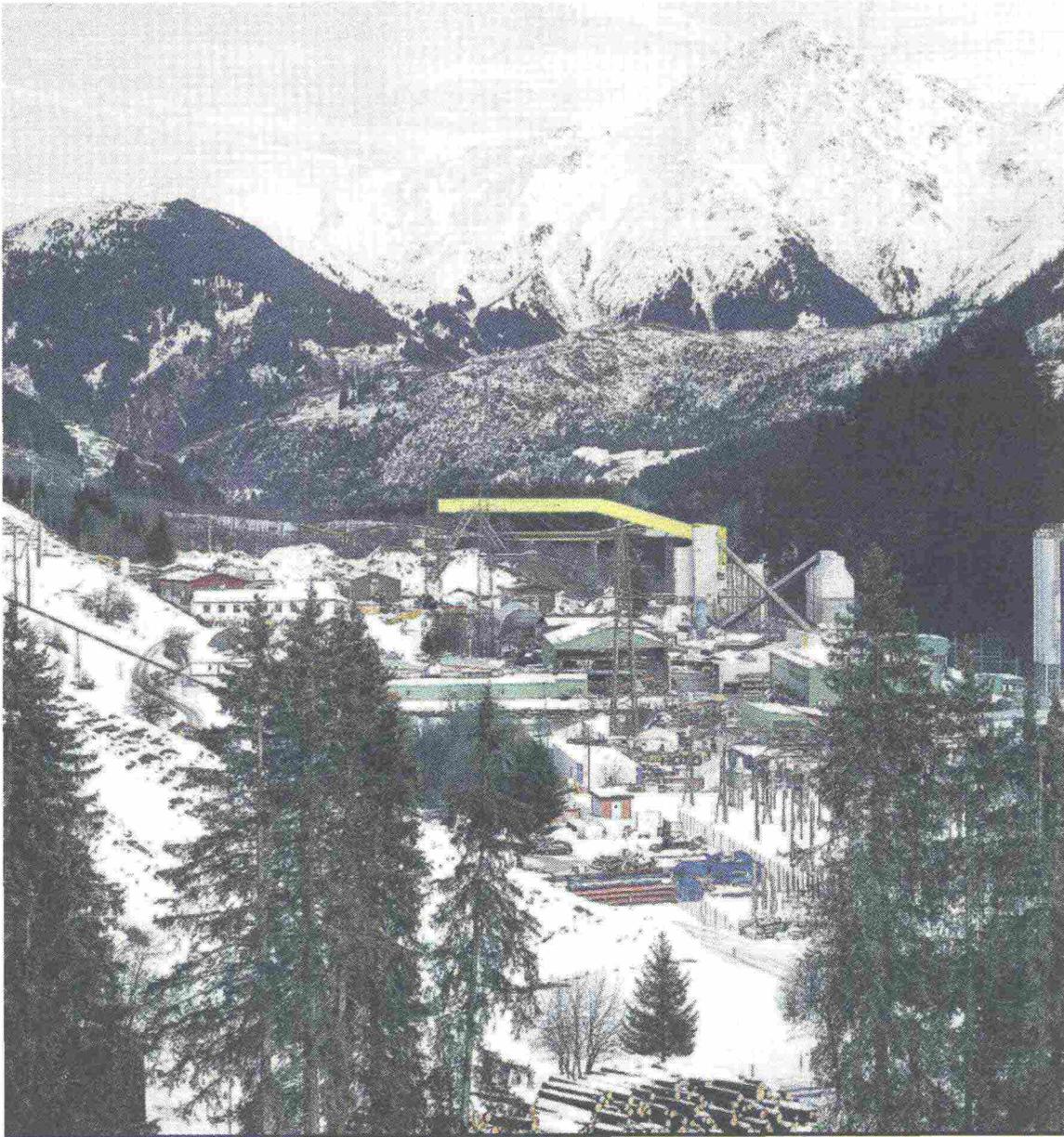
► IL COSTO DEI RITARDI

MANCATI INTROITI PER IL SISTEMA ITALIA

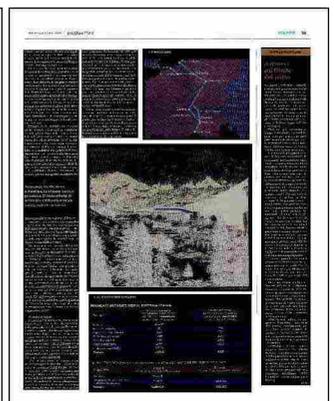
Soggetto	Media nazionale per singolo contenitore da 20 piedi importato (in euro, fonte Fedespedi)	Media nazionale per singolo contenitore da 20 piedi esportato (in euro, fonte CERTeT)
Erario	4.456	-
Ente Portuale	36	36
Agenzie marittime	221	221
Terminal portuali	230	230
Spedizionieri	240	240
Autotrasporto	400	200
Indotto bancario	1.510	-
Totale	7.098	927

Ipotesi 300.000 TEU (unità equivalente a 20 piedi) bilanciati fra import ed export

Soggetto	Import (in mln di euro e fonte Fedespedi)	Export (in mln di euro e stime CERTeT)
Erario	668,4	-
Imprese di settore ed indotto bancario	396,3	139,05
Totale	1.064,7	139,05



ROBERTO CACCURI / CONTRASTO



• TRAFORI

il treno merci dei desideri

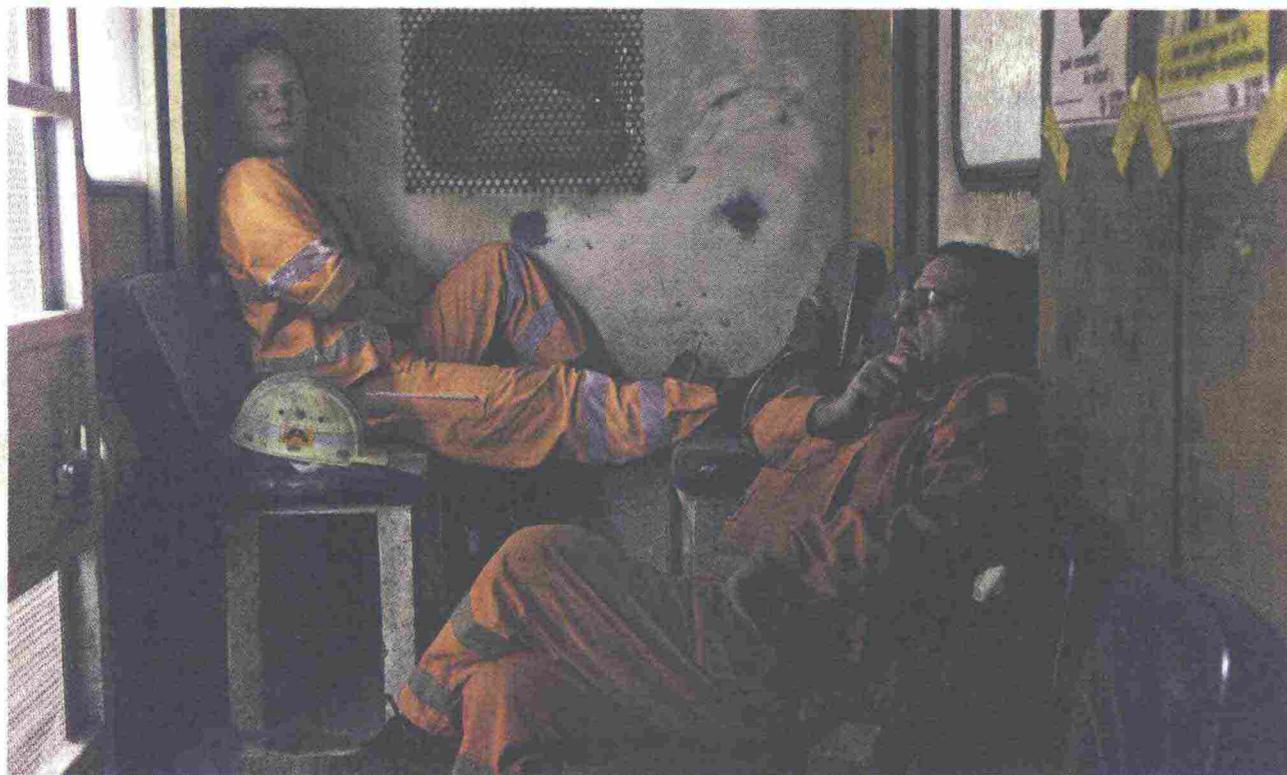
■ «Agli svizzeri piace essere puntuali. Per questo amano le piccole scorciatoie». Humour elvetico per annunciare l'inaugurazione, il prossimo primo giugno, del Gottardo, la galleria ferroviaria più lunga del mondo e che entrerà regolarmente in servizio l'undici dicembre dello stesso anno. Con questa nuova opera, insieme alle altre due grandi gallerie del Loetschberg e, sullo stesso asse del Gottardo, del Ceneri, gli svizzeri intendono fronteggiare nella maniera più ecologica possibile l'aumento

dei traffici attraverso il loro Paese. Già oggi attraverso le Alpi svizzere si trasportano 26 milioni di tonnellate di merci ogni anno, di queste solo il 20% ha come arrivo o destinazione la Svizzera.

Il Gottardo misura 57 chilometri, è costato 12 miliardi di franchi - in gran parte reperiti attraverso la tassazione del traffico pesante su gomma - e da quando la sua realizzazione è stata approvata dal popolo svizzero tramite referendum, i lavori sono proseguiti a tappe forzate: 17 anni di scavi, senza contare i lavori di sondaggio, fino a 2.400 persone impiegate ogni giorno, su tre turni. L'opera è composta da due canne - una per i treni da sud a nord e l'altra viceversa - unite da

un sistema di cunicoli trasversali ogni 325 metri. Complessivamente la lunghezza è quindi di 152 chilometri e, per realizzarla, è stato necessario scavare via 28,2 milioni di tonnellate di pietra. Non è solo la galleria più lunga al mondo: è anche quella più profonda, trovandosi 2.300 metri sotto la montagna. Quando da dicembre i treni entreranno regolarmente in servizio, saranno necessari meno di venti minuti ai passeggeri per attraversarla a una velocità di 200 chilometri orari, mentre i convogli merci ci impiegheranno il doppio. Ogni 24 ore, attraverso la galleria potranno passare 260 treni merci e 65 treni viaggiatori.

M.S.



ROBERTO CACCURI/CONTRASTO

ATTRAVERSAMENTI

In alto, operai in pausa. A destra, il cantiere di Sedrun, vicino all'omonima cittadina, uno dei punti di accesso al Tunnel di Base del San Gottardo. Questa galleria, coi suoi 57 chilometri, è la più lunga al mondo

INFRASTRUTTURE

stranieri sul fronte del porto

■ Cinesi, tedeschi, danesi, svizzeri e – pochissimo – italiani. Se nel campo delle **infrastrutture** stradali e aeroportuali i gruppi italiani – da Sea ad Atlantia – la fanno ancora da padrone, nei porti non è più così da anni e la privatizzazione avviata con la legge del 1994 ha portato negli ultimi vent'anni gli stranieri a dettare legge nel nostro Paese.

Vale un po' dappertutto lungo la penisola, e i porti liguri, che per posizione geografica sono la più importante rampa di lancio della logistica italiana verso il continente, non fanno eccezione.

Il terminal più grande è il Vte di Genova, un milione di container movimentati ogni anno e una capacità di molto maggiore, realizzato nel 1994 e da subito dato in gestione a Fiat, che progettava così di entrare nel business del trasporto marittimo e gestire direttamente il trasporto delle sue automobili. Un piano che però non è mai veramente decollato, tant'è che nel 1998 il terminal è ceduto a Psa, gruppo di Singapore con capitali cinesi che gestisce tuttora la piattaforma, anche se con una partecipazione finanziaria di una società genovese che fa capo a Luigi Negri. Socio che, inoltre, ha in concessione il terminal container del bacino storico genovese – Calata Sanità – e che però a breve per gestire l'ampliamento delle strutture su Calata Bettolo sarà alleato di un altro gruppo straniero, la Msc con sede a Ginevra, anche se il suo proprietario è italiano, Gianluigi Aponte.

L'unico grande terminal

genovese italiano al 100%, almeno per ora, è quello che fa capo alla famiglia Messina e al gruppo Gavio, ma con volumi di traffico più bassi dei concorrenti.

Se ci spostiamo pochi chilometri più in là, a Savona, abbiamo i danesi di Maersk, primo gruppo marittimo internazionale nel settore container che gestirà la nuova piattaforma di Vado, un progetto che prevede tra l'altro un altissimo livello di automatizzazione delle operazioni in banchina.

Alla Spezia, infine, la più grande banchina container del porto, considerata un gioiellino perché capace di gestire molti traffici su spazi piccoli grazie a un ottimo utilizzo della ferrovia, è in mano a Contship.

Contship è sì una società italiana, fondata da Angelo Ravano, uno dei nomi storici dell'imprenditoria marittima italiana e padre, tra le altre cose, del porto di Gioia Tauro. Dal 1999, però, la società fa capo a un gruppo tedesco, Eurokai. L'italiano, sulle banchine, è una lingua poco in voga.

M.S.