

# TC

trasporti & cultura

## 29/30 Alta velocità e contesti regionali

Corridoi infrastrutturali Integrazione nel paesaggio Alpransit



*architectural*

Campanotto Editore

Rivista quadrimestrale  
gennaio-agosto 2011  
Anno XI, numero 29/30

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Via Venti Settembre, 30/A - 37129 Verona - tel. 045.596057  
e-mail: info@trasportiecultura.net • laura.facchinelli@alice.it  
• sito: www.trasportiecultura.net

Corrispondenti

da Parigi: Cristiana Mazzoni  
da Barcellona: Giovanna Carnevali, Giacomo Delbene  
da Berlino: Lucio Nardi

Comitato scientifico

Giuseppe Goisis  
docente di Storia della Filosofia Politica, Università Ca' Foscari, Venezia

Marco Pasetto  
docente di Strade, Ferrovie ed Aeroporti, Università di Padova

Franco Purini  
docente di Composizione architettonica e urbana, Facoltà di Architettura, Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
docente di Tecnica delle Costruzioni, Università IUAV di Venice

Cesare Surano  
docente di Economia dei Trasporti, Università di Verona

Maria Cristina Treu  
docente di Urbanistica, Politecnico di Milano

*La rivista è sottoposta a referee*

Traduzioni in lingua inglese a cura di Olga Barmine

Editore

Campanotto Editore  
Via Marano, 46 - 33037 Pasion di Prato (Ud) • tel. 0432.699390 - fax 0432.644728  
e-mail: edizioni@campanottoeditore.it • www.campanottoeditore.it

Stampa

Grafiche Piratello  
Via Marano, 46 - 33037 Pasion di Prato (Ud)

Costo di un numero

€ 12.50

Abbonamento annuale valido per 3 numeri  
indipendentemente dalla periodicità: € 31.00  
da inviare mediante conto corrente postale n. 16083339 intestato a  
Campanotto Editore, Via Marano 46, 33037 Pasion di Prato (Ud) - Italia

© 2010 Copyright Campanotto Editore

È vietata la riproduzione, anche parziale,  
non autorizzata con qualsiasi mezzo effettuata,  
compresa la fotocopia, anche a uso interno o didattico.  
L'illecito sarà penalmente perseguibile a norma  
dell'art. 171 della legge n. 633 del 22.04.1941.

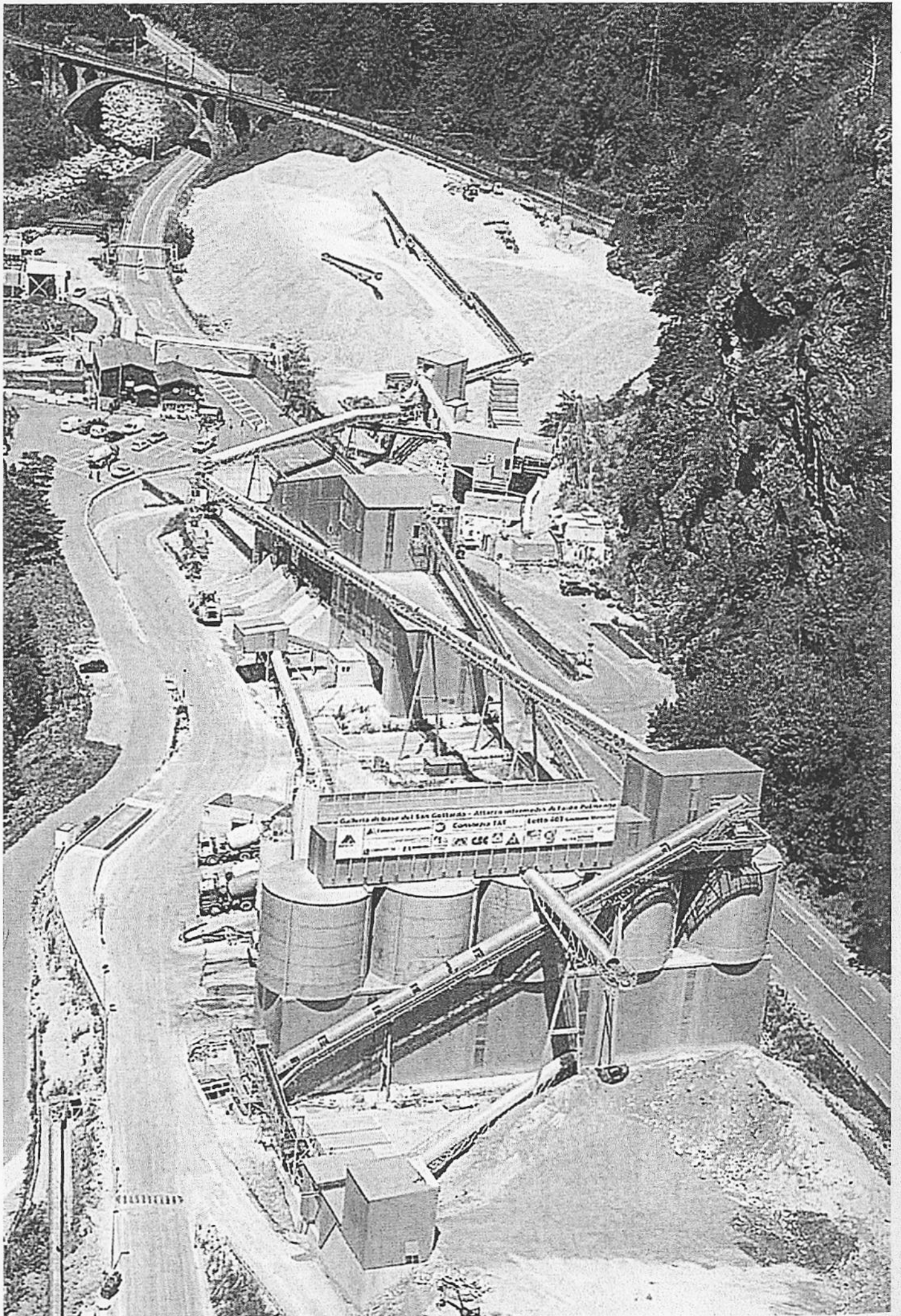
L'editore e la rivista declinano ogni responsabilità.

Finito di stampare nel mese di agosto 2011.

Pubblicità inferiore al 70%.

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del 11/05/2001

ISSN 1971-6524



Forum

## Alptransit, una linea veloce attraverso il Gottardo e il Ceneri

*Interviste ad Adriano Cavadini e Adriano De Maio, a cura di Gabriele Filippini e Maria Cristina Treu*

I grandi corridoi europei catalizzano l'attenzione dei media e della popolazione a tratti e solo su aspetti molto contestati, come quello che riguarda l'attraversamento della val di Susa. Viceversa, non si presta la stessa attenzione sul sistema dei corridoi che interessano l'Italia per le ricadute che hanno su una riorganizzazione più sostenibile dell'intero nostro sistema dei trasporti. È esemplare, da questo punto di vista, il corridoio del Gottardo, che oggi è interessato da grandi lavori di adeguamento del traforo per permettere il passaggio delle merci su rotaia come molte regioni d'oltralpe richiedono, a meno di non incorrere in alte tassazioni. I lavori sulla galleria del Gottardo sono molto avanzati dalla parte svizzera, non così quelli dalla parte italiana. Inoltre, in uscita dalla galleria, si devono affrontare i lavori per l'adeguamento dei collegamenti con i poli logistici dell'area metropolitana di Milano e delle regioni limitrofe. Infine, c'è una questione strategica: il Corridoio "asciutto" del Gottardo permette di collegare il porto di Genova con il porto di Rotterdam garantendoci due obiettivi di grande rilevanza: l'aggancio con le nuove strade del mare del nord aperte attraverso lo stretto di Bering e il trasferimento verso il sud del trasporto merci utilizzando le nostre autostrade del mare. L'associazione ACG, partecipata da associazioni ed esperti dei trasporti, ha lo scopo di diffondere la conoscenza del tema sostenendo una programmazione economica e territoriale accompagnata da una progettazione attenta alle conseguenze ambientali e paesaggistiche. È questo il motivo che ci ha indotto ad intervistare i due presidenti di questa associazione.

Galleria di base del Gottardo: due tubi di 57 km  
Galleria di base del Ceneri: due tubi di 15.4 km  
Totale gallerie e cunicoli scavati o da scavare: 191.6 km  
Gottardo agibile dal 2016, Ceneri dal 2019  
Costo totale per le due gallerie previsto: 13 miliardi di franchi svizzeri

Alptransit: a fast line between the Gotthard and the Ceneri  
*An interview with Adriano Cavadini and Adriano De Maio, by Gabriele Filippini and Maria Cristina Treu*

The great European corridors catalyze the attention of the media and the population only occasionally and for particularly controversial aspects. Vice-versa, attention is no longer being paid to the system of corridors that involve Italy because of the effects they have on the more sustainable reorganization of our entire transport system. An exemplary case in point is the Gotthard corridor, which is currently undergoing major construction to adapt the tunnel to allow the transit of freight by rail. The construction in the Gotthard tunnel is quite advanced on the Swiss side, but that is not the case on the Italian side. In addition, interventions must be made to upgrade the connections with the logistics hubs in the metropolitan area of Milan and surrounding regions. Finally, there is a strategic question: the "dry" Corridor of the Gotthard makes it possible to connect the port of Genoa with the port of Rotterdam. The mission of the association 'Alta Capacità Gottardo' is to spread awareness of the theme by sustaining an economic and regional planning effort that takes into consideration the consequences on the environment and the landscape. We interviewed the two presidents of this association, for the Swiss part and the Italian part.

A pagina 76: impianto di preparazione del materiale a Faido. Le immagini che accompagnano questo articolo (tranne la fig. 1) sono tratte dalla brochure "La nuova linea ferroviaria del San Gottardo" realizzata da Alp-Transit San Gottardo.

## 1 - Intervista ad Adriano Cavadini, presidente per la parte svizzera dell'Associazione Alta Capacità Gottardo (ACG)

*T&C - Il Gottardo ieri e oggi: quali le differenze delle tecniche e delle esigenze del trasporto nei due contesti regionali?*

*Adriano Cavadini* - La linea ferroviaria del Gottardo venne inaugurata nel 1882. Da allora il tracciato è rimasto praticamente immutato, anche se le Ferrovie Federali Svizzere hanno sempre migliorato e aggiornato la tecnologia e la struttura della linea (ponti, gallerie, massicciata, ecc.). A quei tempi l'ideatore del tracciato scelse un sistema innovativo e intelligente per superare facilmente il dislivello rappresentato dal massiccio del Gottardo. Dovendo infatti portare i treni, rispettivamente, dai 301 metri di altitudine di Biasca ai 1.175 di Airolo e dai 526 di Amsteg ai 1.111 di Göschenen, realizzò delle gallerie elicoidali. Questa soluzione oggi rende il tracciato più lungo e più lento e, soprattutto per i treni merci, impone più di una potente locomotiva per superare questo dislivello e velocità limitate durante i tratti in discesa. In un'epoca caratterizzata da un'accelerazione continua del ritmo della vita e da un costante incremento degli scambi di merci, la linea di montagna non è più competitiva. Per questo le Autorità federali decisero nel 1988 la costruzione di una galleria di base per consentire ai treni viaggiatori e merci di circolare sempre su un tracciato di pianura attraverso il Gottardo e anche sotto il Monte Ceneri, dove è in corso la costruzione di una seconda galleria di base. La nuova linea ridurrà di una buona ora i tempi di percorrenza per i treni viaggiatori tra il nord della Svizzera e il Ticino e l'Italia; inoltre consentirà di utilizzare convogli merci più lunghi, e quindi più pesanti, i quali potranno pure viaggiare a velocità più elevate delle attuali. A condizione che i carri merci del futuro siano concepiti in modo tale da sopportare velocità fino a 160 km/h.

Anche senza la realizzazione completa delle linee di accesso a nord e a sud, per le quali mancano decisioni vincolanti da parte del Governo e del Parlamento svizzeri, con le due gallerie di base il superamento della barriera alpina rappresenta una novità di grandissima importanza per la Svizzera e per l'Europa. La nostra nazione si augura che, con le superiori capacità di trasporto possibili, un maggior numero di merci sceglieranno la ferrovia, per cui i circa 1,2 milioni di autocarri, che attualmente attraversano la galleria autostradale del Gottardo, dovrebbero diminuire sensibilmente con un innegabile beneficio per la regione alpina attraversata e per il traffico leggero.

*T&C - A che punto sono i lavori? Quali i problemi affrontati (rispetto ai timori iniziali). È stato rispettato il cronoprogramma?*

*Adriano Cavadini* - Comincio dal Gottardo: lo scavo dei due tubi paralleli, ciascuno lungo 57 km, e di tutti i cunicoli di sicurezza e delle stazioni di servizio per un totale di 151,8 km, sono terminati. Ricordo che il 15 ottobre 2010 cadde il diaframma di un tubo,

mentre il secondo venne abbattuto il 23 marzo 2011. Durante gli scavi i problemi incontrati non furono pochi. Si ebbero in certi momenti violente e improvvise entrate di acqua, in altri punti la roccia esercitò una forte pressione sulla volta che richiese mesi di speciali lavori di consolidamento; in un altro caso la grande perforatrice venne sommersa da materiale friabile e si persero numerosi mesi per liberarla e rimetterla in funzione. Nel complesso, però, i timori iniziali dei geologi relativi ad alcune zone attraversate dalla galleria (Tavecc e Piora) rimasero tali perché la realtà si dimostrò diversa e migliore. Nel maggio del 2011 si sta lavorando intensamente per completare il rivestimento finale delle due gallerie e preparare la massiciata per accogliere i binari e successivamente tutta la tecnologia per consentire il transito dei treni. Questi lavori sono iniziati al portale sud e i responsabili del traforo del Gottardo hanno già comunicato i due tubi saranno agibili non alla fine del 2017, come annunciato in un primo tempo, ma già un anno prima (2016).

Anche i lavori al Ceneri sono in corso. Purtroppo la decisione delle Camere federali per il relativo credito ha richiesto più tempo del previsto, per cui le due gallerie di base del Ceneri, la cui lunghezza è di 15,4 km ciascuna, non potranno essere pronte prima della fine del 2019, quindi tre anni dopo la messa in esercizio del Gottardo. A tutt'oggi i lavori sono in una fase avanzata ai due portali sud e nord, mentre lo scavo vero e proprio è partito dal centro della montagna e ne sono stati realizzati circa il 15 % del totale. Nessuno si azzarda a fare delle previsioni diverse sul termine dei lavori al Ceneri perché la geologia potrebbe ancora riservare sorprese. Bisognerà perciò aspettare almeno fino al 2015 quando saranno ultimati i lavori di scavo per sapere se anche su questo grande cantiere sarà possibile anticipare la messa in esercizio.

Per le vie di accesso non dobbiamo aspettarci grandi novità nei prossimi 25-35 anni. Ciò non di meno le Autorità federali stanno seriamente esaminando la possibilità di sistemare i ponti e i profili delle gallerie su tutta la linea esistente del Gottardo per permettere il transito di treni con autocarri o contenitori alti 4 metri. Oggi questi mezzi non possono adoperare la linea del Gottardo perché l'altezza massima consentita è di 3,80 metri. Una decisione sarà presa ancora durante il 2011 per cui sono fiducioso che questa esigenza, richiesta dagli autotrasportatori e dalla ditta Hupac che offre il servizio di trasporto merci combinato strada-ferrovia, sarà soddisfatta al più tardi con l'apertura della galleria di base del Ceneri.

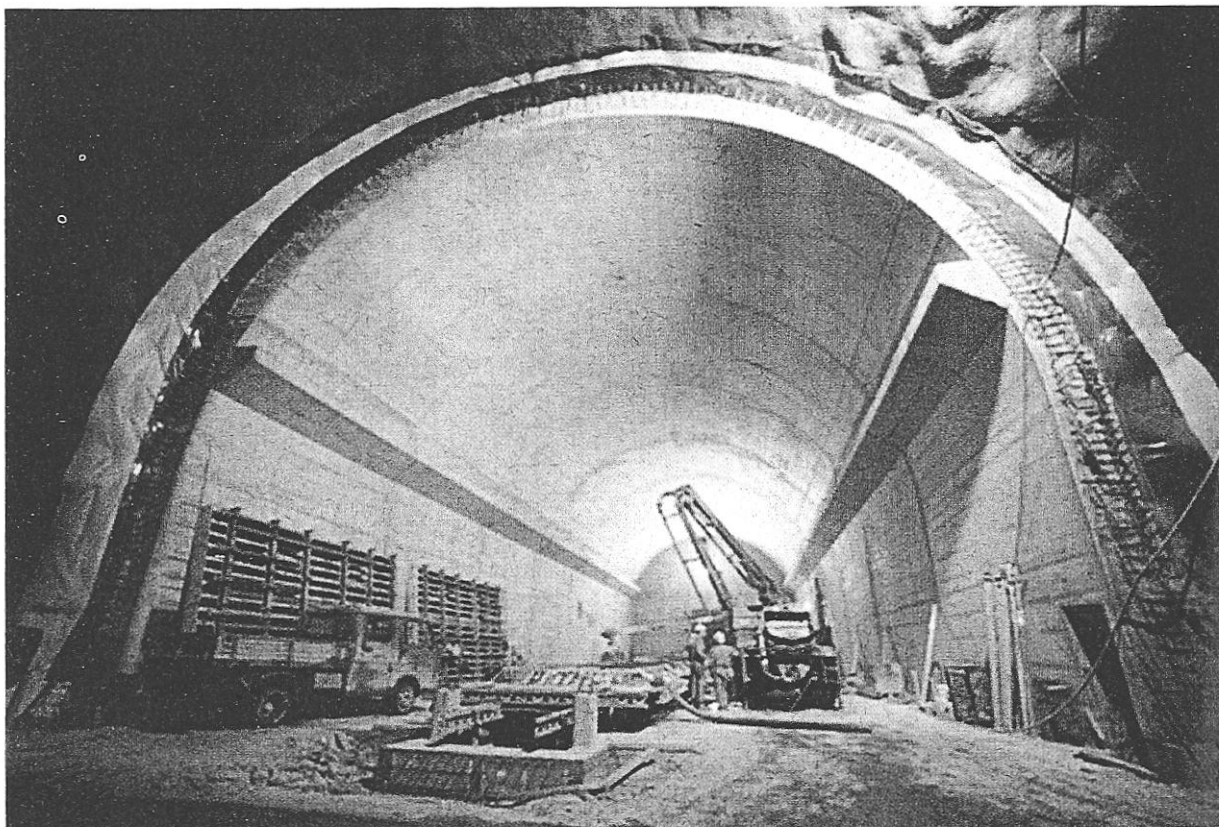
*T&C - Quali sono le aspettative del Ticino sulle decisioni italiane che riguardano la linea del San Gottardo?*

*Adriano Cavadini* - La Svizzera, e in particolare il Cantone Ticino, contano che l'Italia adegui le sue infrastrutture a sud di Chiasso in modo tale da poter accogliere un maggior numero di treni viaggiatori e merci. È per noi importante che la tratta Chiasso-Seregno sia potenziata e che venga completato il raccordo da questa località a Bergamo per evitare che i treni merci entrino nell'area metropolitana di Milano, creando in quel

momento anche difficoltà ai treni viaggiatori. D'altro lato è pure essenziale la sistemazione e la messa in sicurezza della linea a binario unico che da Bellinzona segue il lago Maggiore fino a Luino e da qui a Novara, perché lungo questo percorso transiterà un numero più importante di treni merci rispetto all'attuale. Sappiamo che questa linea, specialmente nella parte italiana, è vetusta e che è anche fonte di preoccupazione per gli abitanti dei comuni attraversati e particolarmente per quelli di Luino. L'adeguamento della stessa agli standard di sicurezza attuali è un'esigenza fondamentale affinché più merci possano raggiungere i centri intermodali di Busto Arsizio. Purtroppo le ultime informazioni ricevute da colleghi italiani indicano che taluni progetti sono pronti, come nel caso della tratta Seregno-Bergamo, ma che mancano ancora le decisioni politiche di stanziamento dei relativi finanziamenti. Per gli altri invece si è ancora a progetti di massima, probabilmente abbastanza lontani da una loro realizzazione. Mi auguro che le Autorità della Regione Lombardia, delle province e dei comuni interessati da questa importante opera costruita e finanziata interamente dalla Svizzera insistano ancora di più con le loro Autorità affinché in tempi brevi siano prese le decisioni tecniche e finanziarie che consentano la costruzione e l'adattamento delle tratte italiane interessate, al più tardi entro il 2019, quando anche il traforo del Monte Ceneri sarà agibile.

Il progressivo congestionamento della rete stradale e autostradale richiederà pure in Italia un ripensamento della politica dei trasporti in modo da togliere un numero importante di autocarri dalla strada per distanze medio-lunghe, ritenuto che la distribuzione e la raccolta capillare delle merci dovranno sempre essere

1. Interno di una galleria in costruzione.



attuata via strada. Un'azione di convincimento non facile, che tuttavia rappresenta la sola via percorribile se si vorrà poter circolare in condizioni normali, e non soltanto a singhiozzo con enormi perdite di tempo per le code, soprattutto in Lombardia e nelle regioni vicine ai grandi agglomerati italiani.

*T&C - Qual è l'importanza del Gottardo per il Canton Ticino?*

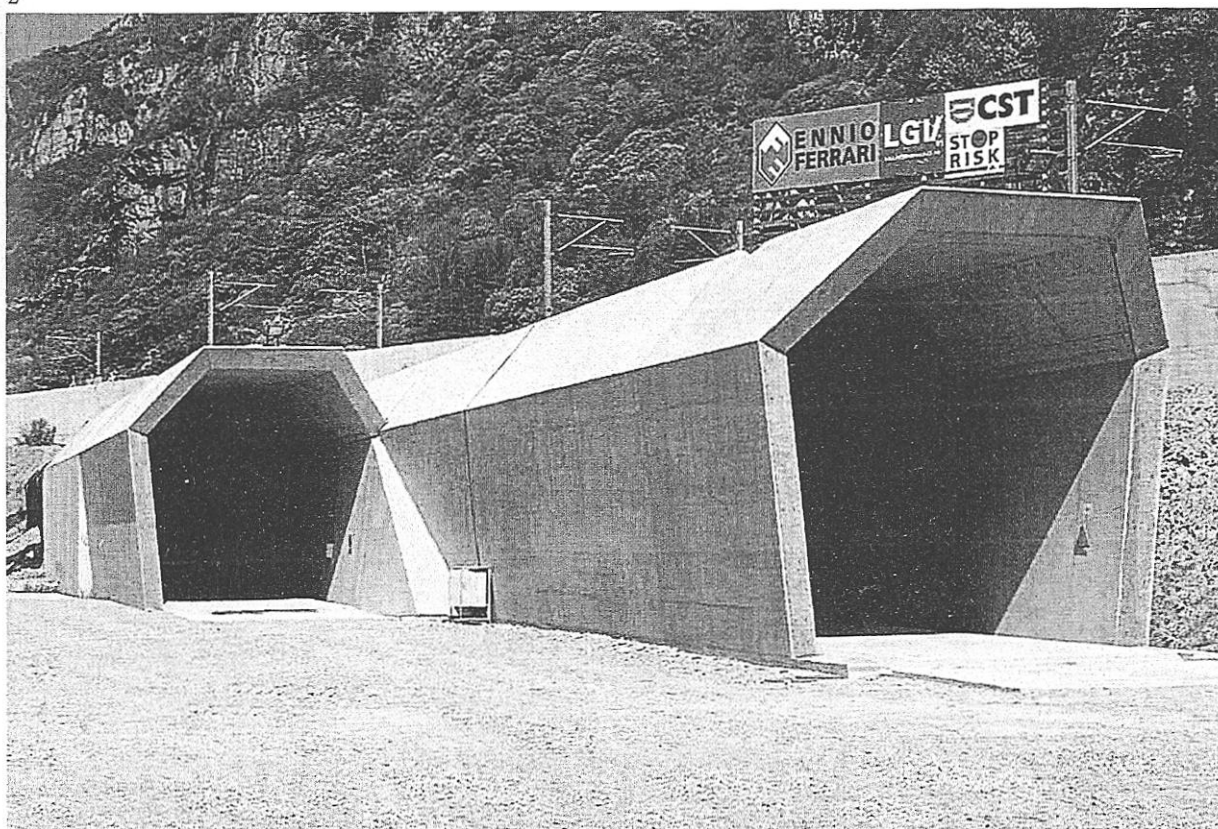
*Adriano Cavadini* - Ricordo che la costruzione della prima linea del Gottardo ha consentito lo sviluppo economico del Cantone Ticino. Noi ci aspettiamo da Alptransit almeno due risultati:

- che l'aumento delle capacità di trasporto per le merci permetta un ricorso maggiore alla ferrovia e quindi una riduzione del traffico pesante sulla nostra autostrada. La qualità della vita dei ticinesi che vivono lungo questa arteria ne uscirebbe sicuramente migliorata.

I treni passeggeri rivestono un ruolo di fondamentale importanza. Purtroppo in questi ultimi anni il numero delle persone che hanno usato la ferrovia attraverso il Gottardo è continuamente diminuito perché i convogli non sono concorrenziali sotto il profilo della qualità, dei tempi di percorrenza e degli orari. La nostra popolazione ha bisogno di potersi spostare rapidamente oltre il Gottardo e perciò aspettiamo con grande interesse ed entusiasmo l'entrata in funzione della galleria di base del Gottardo e di quella del Ceneri, perché in quel momento sarà molto più facile recarsi da Lugano a Zurigo o a Basilea e viceversa, con treni più attrattivi e moderni ad alta velocità. Ci sarà probabilmente un potenziamento dei collegamenti con Zurigo e con Milano. Con la capitale lombarda sarebbe interessante poter avere un treno ogni 30

2. Il portale sud di Bodio.

2





minuti nelle due direzioni che percorra la tratta in 50-60 minuti. Sono convinto che un'offerta di questo tipo sposterebbe molti viaggiatori dall'auto alla ferrovia e incrementerebbe nei due sensi il movimento di persone, con un innegabile beneficio per il Cantone Ticino e ritengo anche per Milano.

In questi ultimi due anni sono stati inseriti dei treni supplementari regionali offerti dalla Tilo tra Bellinzona e Milano negli orari in cui non erano previsti treni internazionali. È un'iniziativa che sta riscontrando un grande successo. C'è ancora parecchio da fare di comune accordo e sono fiducioso che la collaborazione tra il Ticino e la Regione Lombardia non mancherà per attuare queste iniziative, anche attraverso un'opera di convincimento nei confronti delle direzioni delle rispettive ferrovie nazionali.

Da ultimo non vorrei dimenticare che con la fine del 2013, fra poco più di due anni, il Ticino sarà collegato a Varese e all'aeroporto della Malpensa con una nuova linea, per noi di grande importanza, ma sicuramente di notevole interesse per la regione insubrica perché essa consentirà un collegamento trasversale veloce tra Como e Varese. I lavori per la costruzione dei tratti mancanti sul territorio svizzero e su quello italiano sono in corso e avanzano regolarmente. Da parte italiana ci aspettiamo che la tratta tra Varese e Malpensa venga adeguata alle future esigenze di questa nuova linea e che in prossimità delle stazioni situate in Svizzera, ma soprattutto in Italia, siano predisposti tempestivamente un numero sufficiente di posteggi per consentire ai viaggiatori (pendolari) di rinunciare all'auto, lasciandola alla stazione ferroviaria, per poi spostarsi soltanto con i convogli della nuova linea.

## 2 - Intervista ad Adriano De Maio, già Rettore del Politecnico di Milano, presidente per la parte italiana dell'Associazione Alta Capacità Gottardo (ACG)

*T&C - Il Gottardo ieri e oggi visto dal contesto italiano. Quali sono le differenze dal punto di vista dello stato dell'arte?*

*Adriano De Maio* - All'inizio del '900 l'Italia arrivò a concludere i lavori della galleria del Gottardo in anticipo rispetto alle scadenze previste dalla programmazione degli interventi di parte italiana e di parte svizzera. D'altra parte si volle collegare quest'opera all'apertura della manifestazione internazionale che nel 1905 si tenne a Milano: l'Expo di allora. Inoltre, la realizzazione della galleria fu un'ulteriore opera che contribuì a portare a compimento la rete di infrastrutture che fu avviata alla fine dell'800 e che collegò i centri urbani della Lombardia con quelli limitrofi e con i mercati d'oltralpe, garantendo così alla Regione, per gli anni successivi, una posizione di vantaggio e una maggiore capacità attrattiva di risorse economiche e sociali rispetto alle regioni del nord Italia.

Oggi, la situazione è diversa, per più motivi. Innanzitutto, dalla parte svizzera, i lavori per le due gallerie del Gottardo e, in prospettiva, anche quelli della galleria di base del Monte Ceneri, sono molto più avanti rispetto ai tempi previsti, mentre, dalla parte italiana, le nostre merci arrivano a Chiasso ancora su

gomma e i progetti di adeguamento della rete verso est (Chiasso, Seregno, Bergamo e viceversa) sono programmati, ma non avviati oppure non interessano il trasporto merci. Infatti, l'adeguamento della rete verso Malpensa interessa prevalentemente il trasporto passeggeri, mentre per le merci le scelte non sono mature né per quanto riguarda il percorso sul versante del lungo lago di Luino né rispetto ai tracciati e alla localizzazione dei centri per la logistica per arrivare sino al porto di Genova.

Sono scelte troppo importanti per passare sotto silenzio. Le due nuove gallerie del Gottardo possono infatti contribuire a collegare da Nord a Sud, da Rotterdam a Genova, le regioni più ricche d'Europa e a togliere dalle strade 800 mila camion al giorno. In prospettiva, inoltre, l'interconnessione del corridoio 24, quello Genova-Rotterdam di cui parliamo, con il corridoio V, quello da Lisbona a Kiev programmato per il 2025, farà della regione Lombardia e dell'intero nord d'Italia il crocevia di un nuovo sistema di relazioni, di scambi e di incontri di livello sovranazionale. L'obiettivo è che questo sistema sia collegato, via mare, con le regioni del sud e attraverso il Corridoio 8 con le regioni balcaniche e con quelle che si affacciano sul Mar Nero e che possa assumere il ruolo di una prima parte di una rete strategica in grado di sostenere lo sviluppo dell'Italia intera.

*T&C - Quali sono i motivi, i soggetti e gli interessi che sembrano inficiare ogni visione di lungo periodo e la stessa realizzazione anche di alcune opere di adeguamento e di connessione, di minore impatto e costo ma di grande importanza per potenziare la rete esistente?*

*Adriano De Maio* - Le responsabilità non sono così facilmente attribuibili anche perché le difficoltà sono molte.

Nel settembre del 2009 a Milano si è tenuto, presso il Museo della Scienza, il convegno "Il Gottardo c'è già" sull'importanza delle reti transeuropee e in particolare per l'Italia del corridoio asciutto n. 24, Genova-Rotterdam. Al convegno, che aveva lo scopo di far uscire il tema dei trasporti dall'ambito di confronto tra i soli esperti e di interessare l'opinione pubblica, parteciparono i governatori delle Regioni Liguria, Piemonte e Lombardia che, con la firma di un protocollo d'intesa, si impegnarono a dar corso a un programma di scelte integrate. Da allora i ritardi, le incertezze e il disinteresse sul tema permangono. Anche se nelle pagine interne di qualche quotidiano ci si ricorda dell'urgenza di fare qualcosa (cfr. Il Sole 24 Ore dell'11 luglio 2011, che riporta il monito della Svizzera, e poco prima, l'11 giugno 2011, l'inserito del Corriere della Sera, il servizio di Io donna sulle nuove gallerie del Gottardo). E anche se, periodicamente, le opinioni contrapposte di qualche esperto sono riproposte in qualche intervista televisiva o in qualche rivista di settore. Le responsabilità maggiori sono certamente imputabili a una politica che non sa programmare per un futuro possibile con una capacità di proiezione di almeno un decennio, ma ci sono anche le difficoltà di reperimento dei fondi per gli investimenti per cui il ricorso al project financing non è sempre sufficiente proprio per le incertezze politiche e programmatiche. Infine, ci sono le difficoltà di attraversamento del nostro territorio, frammentato in tanti comuni e caratterizzato da una

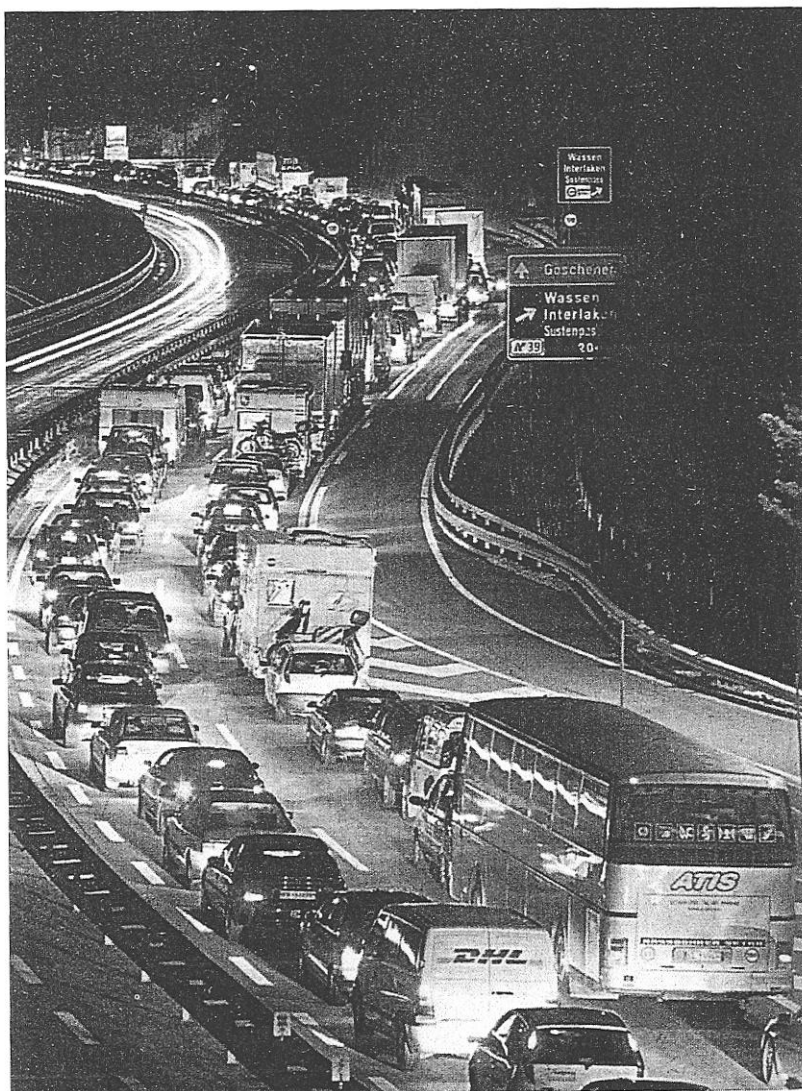
rilevante fragilità geomorfologica e idrogeologica e le incertezze connesse allo stato giuridico del suolo, ripartito fra tanti proprietari privati, ma anche fra troppi demani (comunali, ferroviari, di singoli ministeri, di autorità di bacino, ecc.), più interessati a strappare la propria quota di rendita fondiaria che a partecipare alla prospettiva di un bene comune futuro e indivisibile.

Forse è anche per questo che, in Italia, le reti transeuropee non sembrano attirare grande interesse da parte dei media, che viceversa si mobilitano nei momenti in cui le tensioni tra i troppi interessi particolari accendono i conflitti che inevitabilmente tendono a bloccare ogni scelta, procrastinando i tempi di programmazione e ad adottare soluzioni spesso pasticciate

*T&C - Quali sono i rischi cui possiamo andare incontro, quali in particolare i costi del non fare? Quali i vantaggi di un nuovo sistema di trasporto delle merci che integri ferro, acqua e gomma?*

*Adriano De Maio - A regime il sistema delle reti transeuropee, integrato con un adeguamento delle reti locali e con i servizi logistici, sarà in grado di garantire un contributo rilevante per la*

3

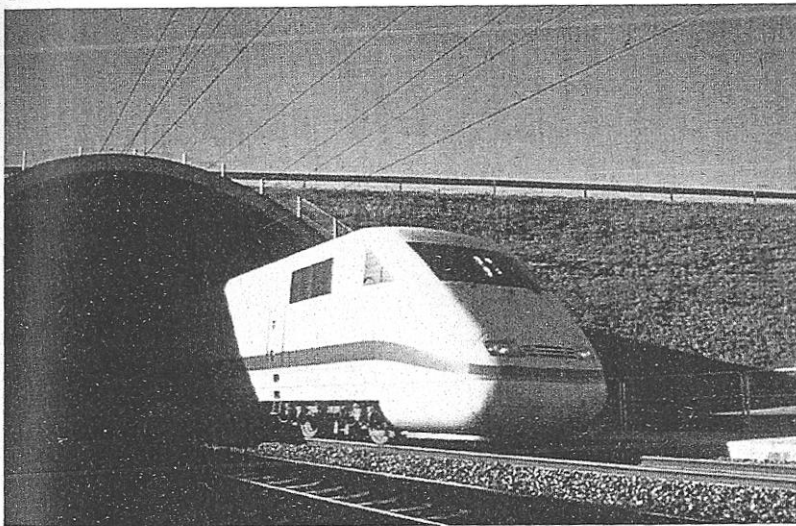


3. Traffico stradale su un'arteria di attraversamento delle Alpi.

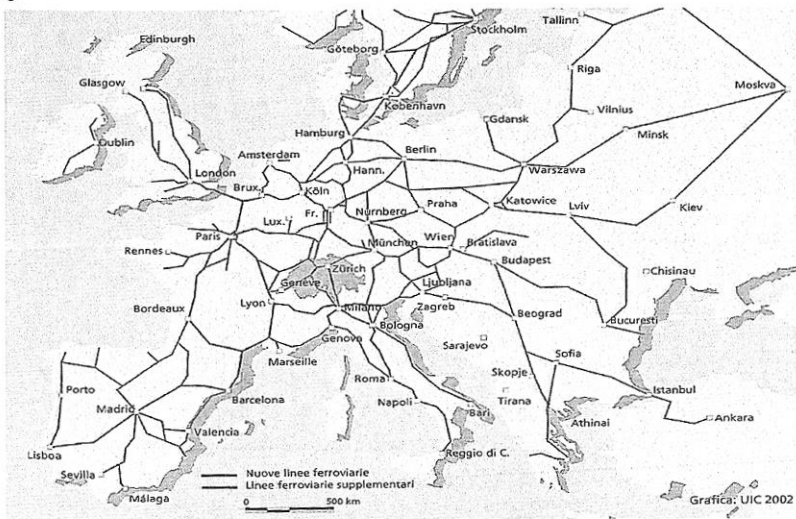
riduzione dell'inquinamento e della incidentalità e per la stessa qualità ambientale. Tutti fattori richiesti anche dalle prospettive di una fase di rilancio e di innovazione del nostro sistema economico e di una maggiore capacità di sviluppare un turismo differenziato e distribuito nell'anno.

Sappiamo infatti che oggi più dell'80% di merci è trasportato su gomma e che questo comporta una crescente congestione del traffico e di inquinamento sia sulle grandi arterie autostradali che sulla rete delle aree urbanizzate, tempi incerti di trasporto e maggiore incidentalità con costi che incidono per più di un punto percentuale sullo stesso Prodotto Interno Lordo. Il passaggio di una quota consistente e, in prospettiva, maggioritaria di trasporto merci su ferro e acqua può garantirci, non solo un passaggio attraverso le Alpi più agevole (e interessato da minori tassazioni), ma anche un trasporto meno soggetto all'incertezza dei tempi di percorrenza e all'incremento dei costi dei carburanti. In questo senso ai benefici ambientali già richiamati si devono sommare anche quelli dovuti al possibile risparmio energetico, particolarmente importante oggi di fronte alle crescenti tensioni sul versante della disponibilità e delle fluttuazioni dei costi energetici.

4



5



4. Treno ICE in uscita da una galleria.

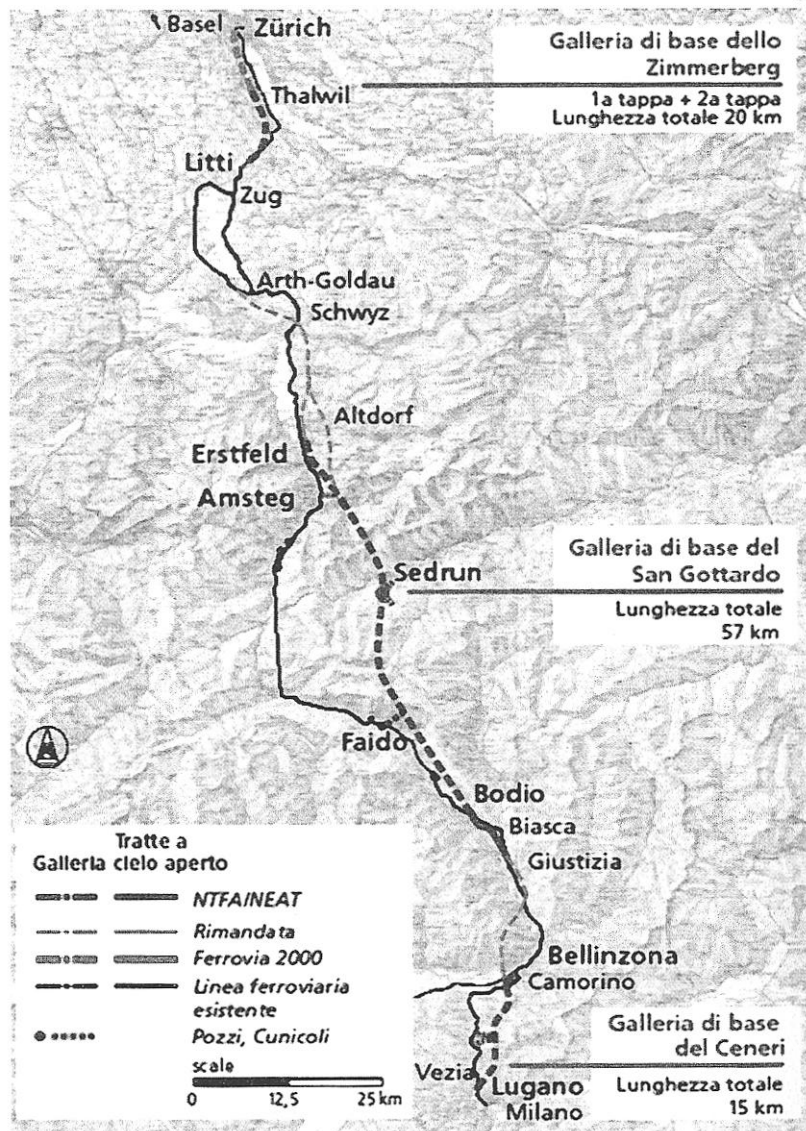
5. La rete europea di linee ferroviarie ad alta velocità nell'anno 2020.

Viceversa i rischi del non fare, nel senso di non programmare scelte in grado di superare i tanti interessi corporativi e localistici, sono quelli che ci condannano a un deterioramento dell'ambiente e della qualità della vita a fronte di costi crescenti conseguenti a un traffico incontrollato, a maggiori rischi di incidenta- lità e per la salute e a un sistema economico che farà sempre più fatica a reggere la competitività internazionale e ad attrarre inve- stimenti nei settori più innovativi.

*T&C - Quali sono le cose da fare e quali le prospettive per l'Italia nel bacino mediterraneo?*

*Adriano De Maio -* Ma questa prospettiva richiede di attrezzare le regioni con un sistema efficiente di reti principali e di reti locali, di infrastrutture su ferro, su gomma e via acqua, di centri logisti- ci per le merci e di servizi a sostegno della mobilità delle persone. Gli esiti positivi si raggiungono nel lungo periodo, richiedono di far fronte con una corretta informazione e con servizi alternativi

6



6. Il tracciato della linea del San Gottardo.

7. Schema tecnico di una galleria.

ai disagi nei periodi di cantiere; richiedono una capacità di investimento che può essere sostenuta, prendendo esempio dalla Svizzera, da una tassazione di scopo, ricorrendo a fondi di investimento e richiamando investimenti privati. Inoltre è una prospettiva che richiede programmazione e tempi certi, che anche il sistema dell'informazione dovrebbe seguire con continuità e con un modello di comunicazione orientato a documentare sia le contrapposizioni tra gli interessi presenti che le alternative di progetto che possono concretizzarsi favorendo il raggiungimento di obiettivi comuni che, a fronte di sacrifici temporanei e motivati, possono favorire un maggior benessere a tutti.

L'Italia è un paese lungo e stretto, con una prevalenza di parti collinari e montuose, caratterizzato da un sistema insediativo di piccole-medie imprese, specializzato in distretti decentrati e spesso accessibili solo su gomma. La realizzazione delle reti transeuropee comporterà certamente un riposizionamento dei grandi centri urbani e delle regioni metropolitane, migliorando i tempi e il comfort del trasporto soprattutto per gli utenti dei grandi servizi urbani. Per altri tipi di utenze, come il turismo e il trasporto delle merci per l'approvvigionamento urbano e dei distretti produttivi, richiedono di raccordare le grandi reti e le stazioni con sistemi di trasporto integrati e decentrati, con servizi di smistamento logistico che permettano di intervenire con processi di trasformazione dei manufatti.

Solo in questo modo si può evitare il rischio che la "piattaforma Italia" sia utilizzata come un territorio in vendita e da attraversare con qualsiasi mezzo: questo è il rischio del non fare e/o del fare senza un programma di azioni integrate. Viceversa la piattaforma Italia si deve costituire come un sistema di servizi di connessione nord-sud compatibile con sviluppi di tante e differenziate economie locali e con la qualità del clima, delle risorse naturali e dei beni ereditati dal passato.

7

