

L'OPINIONE ■■ GIANCARLO RÉ*

DAL CANALE DI SUEZ AD ALPTRANSIT



■ Sabato 6 giugno «Costanza svizzera» ha organizzato, all'EXPO 2015 di Milano, un convegno dal titolo «San Gottardo, ferrovia d'Europa». L'evento ha permesso di gettare uno sguardo su quanto sta avvenendo, in materia di trasporti, nel bacino del Mediterraneo. È infatti in corso il raddoppio della capacità del canale di Suez e il potenziamento, in Liguria, dei porti di Savona Vado, già parzialmente attuato, di La Spezia e Genova. Queste opere avranno certamente un influsso sulla politica dei trasporti nel nostro Cantone che si trova sull'asse principale tra l'Europa del sud e quella del nord. È dunque importante conoscere quanto sta avvenendo attorno al nostro Paese. Il prof. Remigio Ratti, presidente di «Co-

scienza svizzera» ha ricordato la presentazione ufficiale del progetto egiziano, avvenuta a Sharm el Sheikh alla Conferenza economica internazionale per l'Egitto del 15 marzo 2015, durante la quale è stato deciso di raddoppiare la capacità del canale di Suez. Entro 5 anni verrà costruito un nuovo canale di 32 km mentre altri 37 km della via d'acqua esistente verranno estesi in profondità e larghezza. Secondo il «Sole 24 ore» che ne ha parlato nell'edizione del 25 febbraio, l'obiettivo è di raddoppiare i passaggi giornalieri, dalle 49 navi di oggi alle 97 del 2023. Questi lavori, unitamente a

quelli di ampliamento dei porti liguri, permetteranno di accogliere le enormi navi porta contenitori (da 15 mila a 17 mila container per nave) che fanno la spola tra il Sud-est asiatico e l'Europa. Queste navi avranno a disposizione una rotta diretta, rispetto a Rotterdam ed ai porti del nord, che permetterà loro di risparmiare 6-8 giorni di navigazione con forti guadagni economici. Questo scenario interessa AlpTransit perché, se i trasportatori non avranno a disposizione una valida alternativa ferroviaria tra la Liguria ed i bacini svizzeri e della Germania del sud, sceglieranno l'opzione stradale vanificando la nostra politica di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. AlpTransit, che l'anno prossimo inaugurerà la galleria ferroviaria di base tra Bodio ed Eisfeld, in attesa di quella del Monte Ceneri prevista nel 2019, non sarà purtroppo ancora completa. Mancheranno infatti il prolungamento a sud di Lugano con il raccordo alle rete ferroviaria italiana, la tratta tra Biasca a Camorino e la galleria dello Zimmerberg a nord delle Alpi. Il completamento di AlpTransit, alla luce di quanto sta avvenendo attorno ai nostri confini, è dunque della massima urgenza se non si vuole intasare l'autostrada con volumi superiori di traffici merci. Purtroppo l'autorità federale prevede di allontanare agli anni 2040-2050 il completamento di AlpTransit. Ciò significa, ad esempio, convogliare 150-180 treni merci al giorno sulla stazione di Lugano durante 30 anni! Da tempo i protagonisti del progetto LuMI (Luca Clavarino,

Gianni Grassi, Walter Finkbohner presenti a Milano unitamente al Console generale d'Italia on. Marcello Fondi ed altri referenti del Comitato del Gottardo, della Grande Zurigo ed esperti di finanza europea) si battono per accelerare la realizzazione di AlpTransit a sud di Lugano entro il 2030, con un guadagno di 20 anni sulla tabella della Confederazione). La loro proposta prevede di ricorrere al capitale privato in un partenariato pubblico privato. Ciò risulta possibile grazie all'articolo 196 cap.3 lettera 2f) della Costituzione federale che è stato approvato dall'Assemblea federale nel 1999 su iniziativa dell'allora consigliere nazionale Remigio Ratti. La Confederazione ha finora finanziato AlpTransit con mezzi propri investendo circa 20 miliardi franchi nel progetto non ancora completo. In un periodo in cui le risorse economiche scarseggiano la proposta di ricorrere al capitale privato andrebbe seriamente valutata. Ricordo che ASPAN, associazione per la pianificazione del territorio, ha organizzato a Lugano, lo scorso 17 novembre, una giornata di studio sul tema del prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit. A quel momento non erano ancora note le conclusioni della Conferenza di Sharm el Sheikh circa il potenziamento del canale di Suez. Al termine del convegno di Lugano ASPAN aveva auspicato che le autorità federali e cantonali valutassero a fondo la proposta del gruppo di lavoro LuMI. Alla luce di quanto sta avvenendo attorno al Mediterraneo l'appello è ancora più attuale.

* presidente ASPAN