

L'OPINIONE / REMIGIO RATTI / economista

UN VERO PATTO SOCIALE TRA STRADA E FERROVIA

Investire all'estero per sostenere il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia? La domanda nasce dopo che la Berna federale sta ventilando il cofinanziamento della tratta ferroviaria sulla riva francese del Reno, da Basilea a Strasburgo/Metz. Questo perché la tradizionale via germanica a destra del Reno, da Basilea a Mannheim, non sarà adeguata, per gravi ritardi, prima del 2042. In fase di negoziazione saranno in ballo quattro centinaia di milioni; l'opposizione, per ora solo di singoli parlamentari, non ha mancato di manifestarsi durante la sessione estiva in corso.

Il tema non è solo di natura budgetaria o derivabile dal principio di territorialità. Una prima risposta, tecnica, parte dal fatto che l'invidiabile quota del 73% della ferrovia nel traffico merci transalpino non è solo dovuta alle gallerie di AlpTransit (23 miliardi); senza specifici investimenti e un'organizzazione strategica a nord e

a sud del nostro Paese non si potrebbe ottenere un'alternativa alla strada, finora stravincente sul Brennero, Fréjus e Monte Bianco.

La risposta tecnica trova tuttavia una propria coerenza solo su una base politica: quella dell'Iniziativa delle Alpi, votata il 20 febbraio 1994, per la quale il «traffico transalpino merci attraverso la Svizzera avviene tramite ferrovia». Siamo ad un vero esempio di Patto sociale. Esplicitamente per motivi ambientali, per cui ufficialmente da un quarto di secolo il trasferimento strada-ferrovia è pure sussidiato - anche dopo AlpTransit e l'adeguamento della sagoma utile a 4 metri di altezza (980 milioni) - a livello di oltre un centinaio di milioni l'anno.

Del resto, la politica di partecipazione svizzera ad investimenti infrastrutturali all'estero ha una sua storia. Per rimanere al sud delle Alpi, ricordiamo i contributi per l'elettificazione della linea di Luino, rimasta a vapore fino agli anni Sessanta del se-

colo scorso. Vent'anni dopo (1987) è il caso per la galleria ferroviaria di ben sette chilometri a sud di Chiasso, denominata «Monte Olimpino II», quale circonvallazione di Como San Giovanni; pensata per assicurare il traffico merci, rimane un tabù per i treni viaggiatori. Ammonteranno complessivamente a 450 milioni i contributi per gli investimenti italiani realizzati per gli accessi al San Gottardo e per completare quelli sulla linea del Sempione. Altri 280 milioni sono da contabilizzare sul fronte delle piattaforme intermodali: dopo quelle ormai storiche di Busto Arsizio I e II, sono di prossima inaugurazione quelle di Piacenza (2025), di Milano Smistamento e Brescia. Questo anche in previsione dello sviluppo del traffico dei porti liguri e in risposta all'accentuata concorrenzialità dell'autotreno.

Sono i costi di una partita sempre aperta e dove il «patto sociale» per la protezione della regione alpina ha finora dimostrato tutta la sua forza politica.