

Fanno fede soltanto le parole pronunciate!

Embargo : giovedì, 15 novembre 1990,
ore 10.00

La nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi svizzere

Allocuzione

del

Consigliere federale Adolf Ogi

Capo del Dipartimento federale dei trasporti,
delle comunicazioni e delle energie

Conferenza informativa sulla nuova linea ferroviaria
attraverso le Alpi svizzere

Bellinzona, 15 novembre 1990



- 1 -

Nella politica dei trasporti la Svizzera è chiamata ad adempiere compiti di portata notevole. Gli esistenti concetti di politica dei trasporti permettono di assolvere con successo questo mandato.

La politica dei trasporti e di transito del Consiglio federale si fonda su 4 principi, 4 progetti principali e 3 fasi.

I 4 principi sono:

1. Libera scelta del mezzo di trasporto.
2. Priorità al promovimento del traffico pubblico.
3. Smaltimento del volume supplementare del traffico secondo le possibilità svizzere, vale a dire "à notre façon".
4. Disponibilità della Svizzera a diventare per l'Europa il paese pilota del traffico combinato ferrovia/strada.

I seguenti 4 progetti principali daranno attuazione ai 4 principi:

1. Completamento del progetto FERROVIA + BUS 2000, che è già in fase di attuazione.
2. Costruzione di una nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi. Questa comprende una galleria di base attraverso il Gottardo e una attraverso il Lötschberg come pure, a titolo di soluzione transitoria, l'attuazione di un corridoio di transito ampliato per il traffico combinato ferrovia/strada. Per questa soluzione transitoria il Consiglio federale ha stanziato nell'ottobre 1989 un credito di 1,4 miliardi di franchi.
3. Completamento della rete delle strade nazionali, per il quale il popolo svizzero ha nuovamente dato via libera nella votazione del 1° aprile scorso.
4. Miglioramento del traffico di agglomerazione.

Questi progetti saranno realizzati progressivamente in 3 fasi.

- Entro il 1994:

triplicazione delle capacità del traffico combinato ferrovia/strada sugli attuali assi di transito San Gottardo e Lötschberg/Sempione; grazie a questo provvedimento il volume delle spedizioni trasportate annualmente passerà dalle attuali 150'000 unità a 470'000 unità, un volume che le nostre strade non potrebbero mai smaltire.

- 2 -

- Entro l'anno 2000/2005:

completamento del progetto FERROVIA + BUS 2000 e attuazione della galleria di base attraverso il Lötschberg.

- Entro il 2010/2015:

completamento della galleria di base attraverso il San Gottardo quale nucleo del concetto di transito alpino.

Occorre però stabilire le priorità. Infatti, per motivi finanziari diversi provvedimenti auspicabili non possono essere presi in considerazione.

La politica svizzera dei trasporti è però anche influenzata in maniera notevole dal contesto internazionale. Mi riferisco in particolare al processo d'integrazione europeo e ai recenti sviluppi nei paesi dell'Est.

Tra la Svizzera e l'Europa esistono legami intensi. Il traffico merci attraverso le Alpi, per esempio, è aumentato tra il 1988 e il 1989 di più dell'11 per cento, raggiungendo un volume di 1,2 milioni di veicoli o di contenitori. Già oggi il tasso di sfruttamento delle nostre vie di circolazione è molto elevato. E nei prossimi anni aumenterà ancora massicciamente. Secondo le stime infatti il volume del traffico raddoppierà entro l'anno 2000.

Vogliamo mettere un freno a quest'aumento? No. Oppure vogliamo lasciarlo crescere liberamente? No. Non possiamo permetterci soluzioni estreme.

La Svizzera non può arginare il traffico rinunciando a potenziare la propria infrastruttura. Una simile strategia provocherebbe intasamenti sulle strade e saturazione delle linee ferroviarie. Da parte della Comunità europea dovremmo inoltre attenderci un'accentuazione delle pressioni miranti ad ottenere l'apertura di un corridoio stradale per autocarri da 40 tonnellate.

La nostra risposta è dunque la nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi.

Si tratta di un'opera che lascerà la sua impronta sul nostro tempo. Questo progetto richiede coraggio e disponibilità a correre dei rischi, ma sicuramente non spirito d'avventura.

La Svizzera deve essere capace di ideare delle prospettive, per sé stessa e per l'Europa. Essa deve prepararsi ad affrontare l'evoluzione del traffico europeo e non deve perdere l'occasione per ottenere un collegamento alla futura rete europea.

D'altro canto dobbiamo anche offrire un'alternativa per il rifiuto di un corridoio stradale per autocarri da 40 tonnellate.

- 3 -

Per motivi di diritto internazionale e anche di economia politica, la Svizzera non ha facoltà di decidere se tollerare o meno il traffico di transito. Dobbiamo renderci conto del fatto che l'Europa può concepire la sua politica dei trasporti senza di noi. Dobbiamo fare in modo che questo non succeda, offrendo soluzioni che risultino accettabili anche per noi.

Dal punto di vista ecologico, la ferrovia attraverso le Alpi rappresenta una risposta offensiva ai problemi dovuti al traffico. Le future correnti di traffico saranno canalizzate e convogliate al mezzo di trasporto più ecologico e che consuma meno energia: la ferrovia. In questo modo proteggiamo l'ambiente e compiamo il nostro dovere nei confronti dei nostri vicini, dell'Europa.

A livello internazionale, il transito alpino offre alla Svizzera il margine di manovra di cui ha bisogno per mantenere la sua posizione nel campo del traffico.

Il 10 maggio 1989 il Consiglio federale ha approvato il concetto per il traffico alpino. Il relativo messaggio concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere è stato congedato il 23 maggio 1990.

Il messaggio prevede quanto segue:

- la costruzione di una nuova linea attraverso il San Gottardo a titolo di decisione principale;
- a titolo di decisione complementare la costruzione di una galleria di base attraverso il Lötschberg;
- la valorizzazione della linea del Sempione;
- il miglioramento delle linee d'accesso per la Svizzera orientale.

Queste opere sono ripartite regionalmente. L'insieme è concepito come un sistema modulare, poiché esistono altre possibilità di completamento delle linee d'accesso e delle infrastrutture.

Il progetto prevede di distribuire il traffico di transito su più assi, il che offre dei vantaggi di natura ambientale. Dovranno inoltre essere potenziate le linee d'accesso e il progetto FERROVIA + BUS 2000, che è già in fase di attuazione, potrà essere sfruttato meglio. Il sistema è anche meno esposto a perturbazioni dell'esercizio dovute per esempio a frane e al maltempo.

Ma la nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi svizzere tiene anche conto delle esigenze della CE. La nostra politica di transito trova quindi un inserimento funzionale nella politica dei trasporti europea. La soluzione proposta risponde anche alle nostre esigenze, alle esigenze della Svizzera. Costruiamo in Svizzera investendo per l'Europa. Il San Gottardo e il Lötschberg offriranno per il trasporto merci una capacità supplementare di più di 30 milioni di tonnellate all'anno. Questo

- 4 -

corrisponde a una capacità di 3 a 4 milioni di autocarri che non circoleranno sulle nostre strade. Un risultato notevole!

Il concetto proposto dal Consiglio federale avrà tuttavia successo soltanto se si riuscirà a convogliare il traffico alla ferrovia. A questo scopo dobbiamo quindi mantenere il limite di peso a 28 tonnellate, il divieto di circolazione notturna e la tassa sul traffico pesante.

Il nucleo del concetto è costituito dalla ristrutturazione della ferrovia del San Gottardo che sarà trasformata in una moderna ferrovia di pianura.

Nella consultazione 13 Cantoni (49 per cento della popolazione) si sono pronunciati a favore del San Gottardo e 7 Cantoni a favore del Lötschberg (38 per cento della popolazione).

I motivi seguenti confermano il San Gottardo quale asse principale di transito:

- collegamento nord-sud più diretto, il che riveste un'importanza di rilievo in vista del traffico futuro;
- integrazione del Cantone Ticino;
- gode di maggiori sostegni a livello nazionale ed internazionale;
- migliore risultato microeconomico;
- adempimento ottimale delle esigenze della Comunità europea e del resto dell'Europa a lungo termine;
- maggiore decongestionamento della strada.

La maglia principale del progetto è costituita dalla costruzione di una nuova linea tra Arth-Goldau e Lugano comprendente una galleria di base attraverso il San Gottardo e una attraverso il Monte Ceneri. A nord come a sud, essa si inserisce nella rete esistente e ne sfrutta ampiamente le capacità, che sono di 400 treni quotidianamente nelle due direzioni (300 treni sull'asse di Chiasso e 100 treni in direzione del Lago Maggiore via Luino). La capacità della galleria di base del San Gottardo può essere valutata a 300 treni quotidiani nelle due direzioni, mentre la tratta di montagna raggiunge 250 treni al giorno. Il transito alpino attraverso il San Gottardo ha quindi una capacità quotidiana di 550 treni. Ne risulta una riserva di 150 treni al giorno che secondo quanto esplicitamente previsto nel concetto del Consiglio federale, non viene sfruttata.

Vi saranno anche delle riduzioni dei tempi di percorrenza. La distanza Basilea Milano via Lucerna sarà percorribile in 3 ore e 10 minuti invece delle attuali 5 ore e 17 minuti; per giungere a Zurigo, da Bellinzona si impiegherà 1 ora oppure 1 ora e 15 minuti (invece di 2 ore e 30 minuti).

Chi sarà incaricato di concepire e di attuare quest'opera di portata nazionale ed internazionale? Il messaggio ha stabilito gli organismi responsabili. Non è stata adottata un'organizzazione incentrata sull'economia mista poiché la redditività del traffico alpino può essere messa in dubbio. Una simile organizzazione sarebbe inoltre sbagliata perché il nuovo progetto costituisce una parte dell'esistente rete ferroviaria. Il resto della rete rimarrebbe di proprietà delle ferrovie. Scegliendo una soluzione di questo tipo, si avrebbe potuto sfruttare soltanto in parte l'esperienza di cui le ferrovie hanno già dato prova diverse volte. Questo potenziale va invece utilizzato.

A differenza di altri progetti come per esempio FERROVIA + BUS 2000, la costruzione di una linea ferroviaria attraverso le Alpi richiede una soluzione ferroviaria modificata. Sono convinto che essa ridurrà al minimo i ritardi dovuti a conflitti e a questioni di coordinamento. Risulta pertanto opportuno completare le attuali strutture delle ferrovie con un comitato di coordinamento e di controllo, nominato dal Consiglio federale e subordinato al Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie. Gli attuali organi di sorveglianza della Confederazione sono quindi completati in modo giudizioso. Questo comitato garantirà però in particolare il controllo da parte delle autorità politiche durante la fase dei lavori.

Per il Consiglio federale la collaborazione con i Cantoni riveste un'importanza particolare. Egli è del parere che la soluzione scelta presenti le premesse migliori per realizzare una collaborazione funzionale. I Cantoni interessati ed i servizi specializzati della Confederazione sono associati alla fase intermedia, che ha lo scopo di tenere conto tempestivamente ed in modo conveniente degli interessi regionali e tecnici.

E' previsto di coprire il 25 per cento del finanziamento mediante i dazi sui carburanti. Questa percentuale corrisponde circa a 2,5 miliardi di franchi. Per il resto i mezzi saranno stanziati a rate mediante crediti. Questo stanziamento rateale si impone a causa della durata a lungo termine del progetto. L'insieme dei costi sarà stabilito in un credito globale, ma i mezzi forniti saranno liberati ratealmente da parte delle Camere federali. Una prima rata di 700 milioni di franchi è destinata alla rifinitura del progetto e ai preparativi per la fase esecutiva.

Per quanto riguarda le basi legali, gli elementi da disciplinare sono i seguenti:

- la costruzione di una nuova linea FFS con una galleria di base attraverso il San Gottardo,
- la costruzione di una nuova linea BLS con una galleria di base attraverso il Lötschberg,
- la valorizzazione della linea del Sempione e l'integrazione della Svizzera orientale.

Vi sono poi delle questioni finanziarie e procedurali.

- 6 -

L'attuazione del progetto richiede tre decreti federali.

Il decreto federale concernente la costruzione della nuova ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino) stabilisce gli obiettivi, definisce il concetto, regola le questioni procedurali, i principi di finanziamento, la vigilanza e l'entrata in vigore. Il decreto sottostà al referendum facoltativo.

Il decreto federale per l'ampliamento e la proroga della concessione alla BLS concede a quest'ultima il diritto di costruire e sfruttare una nuova linea con una galleria di base attraverso il Lötschberg. Contemporaneamente viene prorogata anche la concessione. Il decreto non sottostà al referendum.

Il decreto concernente il credito globale per la realizzazione della nuova ferrovia transalpina regola gli aspetti tecnici. Esso prevede l'assegnazione di un credito globale di 10, 1 miliardi di franchi, approva lo stanziamento di un primo credito d'impegno di 700 milioni di franchi e fissa al 25 per cento la copertura delle spese mediante i dazi sui carburanti. Il decreto non sottostà al referendum.

Questi tre decreti entrano in vigore contemporaneamente e garantiscono l'unità del progetto, che è compatibile con il diritto internazionale ed europeo.

Il Parlamento ha deferito il messaggio al Consiglio nazionale, che, in corrispondenza con l'importanza del progetto, ha istituito una commissione speciale composta da 31 membri. Quest'ultima ha messo a punto un ambizioso piano di lavoro. La Commissione del Consiglio nazionale intende presentare il progetto in seduta plenaria nella primavera 1991. Se il Consiglio degli Stati procede altrettanto rapidamente, il Parlamento potrebbe congedare il progetto alla fine del 1991 o agli inizi del 1992.

A questo punto vedremo se sarà impugnato il referendum o meno. Nel corso del 1992 o dopo la votazione popolare, a seconda degli avvenimenti, sapremo definitivamente se la ferrovia attraverso le Alpi svizzere sarà realizzata secondo il concetto proposto dal Consiglio federale o no.

Per concludere vorrei riassumere brevemente quanto detto.

Grazie alla nuova linea ferroviaria, il Ticino sarà direttamente collegato alla rete europea ad alta capacità sia per il traffico viaggiatori che per il traffico merci. Esso diventerà l'asse portante di un concetto moderno per il trasporto combinato ferrovia/strada tra il nord e il sud.

Dal punto di vista ecologico, il Ticino trarrà anche notevoli benefici ambientali per quanto riguarda il traffico stradale delle merci e delle persone, se il futuro traffico merci sarà convogliato alla ferrovia.

- 7 -

Il traffico viaggiatori attraverso le Alpi usufruirà di numerosi collegamenti rapidi con la Svizzera interna. Grazie a ciò l'offerta di FERROVIA + BUS 2000 diventerà più interessante nel contesto ticinese.

Il Consiglio federale ha scelto il concetto che Vi ho presentato, per risolvere i problemi del traffico di transito. Si tratta di un primo passo da realizzare sul piano svizzero.

Il concetto di fonda sugli assi esistenti che saranno modernizzati e potenziati. Il tutto è concepito come sistema modulare, vale a dire una realizzazione progressiva a diverse fasi comprendente più elementi.

In questa prima fase sarà fatto il necessario e il fattibile. Le linee d'accesso al sud e al nord sono sufficienti. Il sistema funziona, ma ne saranno sfruttate al massimo le capacità smaltibili dalle linee d'accesso.

Se al momento della messa in esercizio sorgeranno altre esigenze o se il volume del traffico aumenterà più rapidamente di quanto previsto, dovranno essere presi in considerazione dei provvedimenti supplementari.

Adesso però facciamo il primo passo. Collaborate tutti!