

**CONFERENZA STAMPA INTERDIPARTIMENTALE
SULLA NUOVA TRASVERSALE FERROVIARIA ALPINA**

NTFA

Consigliere federale Adolf Ogi

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

Berna, 17 agosto 1992

SU CHE COSA SI VOTA IL 27 SETTEMBRE 1992?

Il 4 ottobre 1991 le Camere federali hanno approvato **a grande maggioranza** la costruzione della Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina.

Il 27 settembre 1992 il Popolo sarà chiamato ad esprimersi su questo progetto.

La Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina, il nostro concetto sul transito alpino o la **NTFA**, si compone degli elementi seguenti.

IL CONCETTO

- o Costruzione di una **ferrovia di pianura tra Arth-Goldau e Lugano** con una **galleria di base attraverso il San Gottardo** e attraverso il **Monte Ceneri**;
- o potenziamento della linea tra Frutigen e la valle del Rodano tramite una **galleria di base attraverso il Lötschberg**;
- o miglioramento del **raccordo della Svizzera orientale** tramite la galleria attraverso lo Zimmerberg e l'Hirzel, ossia con la costruzione di una nuova linea
 - dalla zona Wädenswil-Au e
 - dalla zona Thalwil in direzione di Litti (Zugo);
- o potenziamento dell'accesso da San Gallo attraverso il Toggenburgo e via Rapperswil - Wädenswil in direzione della galleria dell'Hirzel;
- o potenziamento della stazione di Coira e della linea d'accesso che da essa conduce al pozzo Sedrun della galleria di base del San Gottardo.

La NTFA è un importante elemento della rete europea ad alta velocità. Gli altri tasselli sono **FERROVIA 2000**, il raccordo della Svizzera alla **rete francese del TGV** via i valichi di **Ginevra e Basilea** come pure il potenziamento delle linee verso Zurigo, Monaco e Stoccarda.

I nostri vicini sono disposti a potenziare le loro linee d'accesso verso la Svizzera se da parte nostra modernizziamo la nostra rete ferroviaria.
La NTFA prova la nostra volontà di procedere a questi lavori.

La NTFA non solo pone rimedio alla scarsità di capacità di alcune tratte, ma ci permette anche di ammodernare una rete ferroviaria concepita in parte **cento anni** addietro.

Solo così la Svizzera potrà essere integrata nella rete europea ad alta velocità e assicurarsi così **dei collegamenti frequenti e rapidi con i più importanti centri esteri.**

- Da Zurigo, Milano sarà raggiungibile in ben 2 ore, Roma in 5 ore. Per arrivare a Parigi impiegheremo 3 ore circa e saremo a Londra in meno di 5 ore e mezza.

Ma anche il traffico interno trarrà grossi **benefici dalla NTFA**. Essa costituisce il **completamento** indispensabile al **concetto FERROVIA 2000** in direzione nord/sud.

- I tempi di percorrenza da Zurigo e Lucerna a Bellinzona diminuiranno a poco più di un'ora e tra Bema e Briga a poco meno di un'ora.
- La galleria di base attraverso il Lötschberg **sostituisce inoltre l'autostrada del Rawil**, la cui costruzione è stata stralciata. La galleria valorizza l'asse del Sempione e garantisce, associata ai previsti raccordi al TGV, l'integrazione della Svizzera occidentale.

Se il Popolo svizzero approverà la realizzazione di questa significativa opera, i lavori di costruzione potranno essere avviati rapidamente.

Il Lötschberg dovrebbe essere messo in esercizio nell'anno 2005 e il San Gottardo circa 5 anni dopo.

PERCHE' UNA NUOVA TRASVERSALE FERROVIARIA ALPINA?

Per **salvaguardare l'ambiente**, il traffico alpino dovrà in avvenire essere smaltito con mezzi ferroviari.

Le capacità ferroviarie di cui disponiamo risultano insufficienti secondo i **pronostici sul futuro volume di traffico**.

- Entro il 2010/20, il traffico viaggiatori aumenterà del 50 per cento e
- il traffico merci raddoppierà.

Quest'aumento considerevole dipende dallo sviluppo economico dell'Italia e dalle sue relazioni commerciali con i paesi comunitari e **non dalla politica dei trasporti attuata dalla Svizzera!**

L'appena terminata costruzione del secondo binario attraverso il Lötschberg e l'allestimento del corridoio huckepack attraverso il San Gottardo e il Lötschberg-Sempione offrono un aumento delle capacità che risulta sufficiente solo a breve o medio termine.

A lungo termine abbiamo però bisogno di una nuova infrastruttura che risponda alle esigenze di un sistema ferroviario moderno ad alta capacità.

SENZA LA NUOVA TRASVERSALE FERROVIARIA ALPINA ...

... il **traffico alpino transiterebbe su strada**, con le relative ripercussioni sulla popolazione e l'ambiente.

Saremmo inoltre **tagliati fuori** dalla rete europea ad alta velocità. (Ricordo la linea di base attraverso il Brennero o il TGV Moncenisio.)

I **benefici economici** che potrebbero trarre dalla trasversale alpina delle città come Berna, Lucerna, Briga o Bellinzona **si manifesterebbero a Chambéry o Bolzano**.

QUALI SONO I BENEFICI DELLA NTFA?

La NTFA costa 14,9 miliardi di franchi. Se investiamo una tale somma, vogliamo anche trarne un **beneficio possibilmente elevato**.

I benefici devono essere ripartiti nella maggior misura possibile su tutte le nostre regioni. Questo è realizzabile solo tramite una **ripartizione del traffico** su due assi, ai quali **raccordare in modo ottimale tutte le parti del paese**.

Questa ripartizione su due assi permette anche di smaltire tramite la rete esistente il traffico diretto alle linee di base. La concentrazione su un asse richiederebbe l'allestimento di grandi infrastrutture d'accesso a nord e a sud.

L'opzione a un asse risulterebbe alla fine molto più onerosa che la variante a due assi! Inoltre la costruzione di altri binari doppi nel Mittelland sarebbe molto delicata nell'ottica ecologica.

AUTONOMIA NELLA POLITICA DEI TRASPORTI

La Svizzera è un paese di transito tra l'Europa del nord e l'Italia. Se non adempiamo il nostro ruolo di piattaforma del traffico, dovremo affrontare degli svantaggi suscettibili di pregiudicare i **nostri interessi vitali**.

La NTFA è una premessa indispensabile per adempiere questa nostra funzione!

L'offerta che abbiamo fatto alla CEE, cioè di smaltire il traffico su ferrovia, è sfociata nella firma dell'accordo sul traffico di transito. Con quest'accordo, la **CEE adotta la nostra politica sul traffico di transito** e accetta il divieto di circolazione notturno e festivo rinunciando così a chiedere un corridoio illimitato per il transito di autocarri di un peso di 40 tonnellate.

L'accordo sul traffico di transito **protegge** gli autotrasportatori svizzeri e le nostre compagnie aeree **da discriminazioni** all'interno della CEE.

Se non costruiamo la NTFA, l'attuale accordo sul traffico di transito sarebbe invalidato!

REDDITIVITÀ E FINANZIAMENTO

La NTFA costa 14,9 miliardi di franchi. Questa cifra comprende i costi di costruzione calcolati sulla base dell'indice dei prezzi del 1991. Questi costi sono stati calcolati da diversi studi d'ingegneri indipendenti tra di loro.

A questa cifra si aggiungeranno gli interessi per i crediti di costruzione, che oggi non sono ancora determinabili con precisione poiché non è ancora noto il calendario di realizzazione delle diverse fasi della costruzione. **Essi sono però stati presi in considerazione nei calcoli di redditività.**

Durante la costruzione della NTFA, che durerà una quindicina di anni, il rincaro farà aumentare i costi.

Tuttavia, i maggiori costi dovuti al rincaro non costituiscono dei veri e propri maggiori costi, poiché col tempo diminuisce anche il valore del denaro. Il rincaro ne riduce infatti il potere d'acquisto.

I costi reali della NTFA rimangono quindi sempre invariati. Per questo motivo, quando menzioniamo queste cifre indichiamo sempre anche l'indice dei prezzi. Questo lo sanno anche coloro che, nonostante tutto, divulgano la cifra di 40 miliardi.

La NTFA

- **si autofinanzia a lungo termine**
- **contribuisce alla crescita economica generale e**
- **risulta utile alle generazioni future.**

Questo si rispecchia anche nel **finanziamento:**

Il contribuente non sarà quasi per nulla gravato dalla costruzione della NTFA.

Gran parte dei fondi necessari sarà procurata sul mercato dei capitali. Circa un quarto dei costi di costruzione (3,5 miliardi di franchi) provverrà dai dazi sui carburanti.

Questo modo di finanziamento non richiede un aumento dei dazi sui carburanti. L'automobilista non dovrà sopportare un onere supplementare a causa della NTFA.

La costruzione della trasversale alpina non pregiudica il risanamento delle finanze federali.

A lungo termine tutti i mezzi, anche quelli provenienti dai dazi sui carburanti, saranno rimborsati. Fino a quel momento ne pagheremo gli interessi. **Tutti i fondi investiti sono quindi degli anticipi.**

UN CONCETTO PERTINENTEMENTE DIMENSIONATO ED ECOLOGICO

La NTFA è stata oggetto di un'attenta pianificazione pluriennale ed è il risultato di studi eseguiti dai migliori ingegneri e specialisti di economia politica ed aziendale. Essi hanno analizzato le esigenze e hanno confermato la necessità del progetto.

Questi specialisti hanno esaminato tutta una serie di **varianti** e presentato degli **studi di fattibilità come pure sull'impatto sull'ambiente.**

La **soluzione che prevede la linea di base attraverso il San Gottardo e la galleria di base attraverso il Lötschberg, ossia il progetto in votazione,** è risultata come la variante **più pertinente in ogni senso.**

La NTFA crea le capacità necessarie per smaltire su ferrovia l'intero traffico merci alpino che si presenterà alle nostre frontiere come anche gran parte del traffico interno.

Per gli anni dopo la messa in esercizio della NTFA si prevede un volume di traffico di 70 milioni di tonnellate per le quali la Svizzera costituisce il percorso più breve.

Noi possiamo influenzare solo in modo marginale l'evoluzione del traffico e non possiamo vietare il traffico di transito.

Solo la NTFA ci permette di smaltire su ferrovia il traffico. (La NTFA trasferisce alla ferrovia le merci di 3 a 4 milioni di autocarri.)

Poiché la ferrovia è un mezzo più ecologico che l'autocarro, il trasferimento del volume di traffico dalla strada alla ferrovia è decisamente positivo nell'ottica ecologica.

La NTFA contribuisce a ridurre le emissioni di gas di scarico. Le popolazioni residenti lungo il tracciato della trasversale alpina non saranno gravate dalla realizzazione di questo miglioramento generale. Al contrario, ne approfitteranno anche loro.

**La NTFA è manifestamente un progetto teso a salvaguardare l'ambiente!
Su questo non vi sono dubbi!**

CONCLUSIONE

- o La NTFA è un progetto ferroviario significativo con effetti non trascurabili sull'occupazione in Svizzera.
- o L'allestimento di due assi ravvicina le diverse regioni del nostro paese. Questo ci permette inoltre di raccordare anche il Ticino e il Vallese a FERROVIA 2000.
- o La NTFA sostituisce l'autostrada del Rawil.
- o La NTFA ci garantisce l'integrazione nelle reti europee ad alta velocità e ci permette di conservare il nostro ruolo di piattaforma del traffico.
- o La NTFA è una premessa indispensabile per smaltire in modo ecologico il traffico di transito con mezzi ferroviari.
- o Grazie alla NTFA conserviamo la nostra indipendenza nell'ambito della politica dei trasporti europea, a prescindere dalla forma di collaborazione che sceglieremo.
- o La NTFA è il nucleo della nostra politica dei trasporti del futuro e **costituisce in ogni senso un concetto equilibrato.**
- o La NTFA ha delle **dimensioni assolutamente pertinenti.**
- o La NTFA è il **progetto più importante concepito nel settore del traffico a salvaguardia della zona alpina.**

RIPERCUSSIONI DI ECONOMIA FINANZIARIA DELLA NTFA

Risultati dell'analisi dell'Istituto di ricerca economica empirica
dell'Università di San Gallo del 13 agosto 1992

(autori dello studio: prof. Franz Jaeger e prof. Bernd Schips, Marco Caluori)

Gli autori, fondandosi su calcoli dettagliati e su ipotesi di plausibilità, sono giunti alle conclusioni seguenti.

- o Il finanziamento della NTFA non ha ripercussioni durevoli sulle finanze federali.
- o Il risanamento delle finanze federali non è pregiudicato.
- o Il finanziamento attraverso capitali reperiti sul mercato risulta pertinente visto il carattere di investimento della NTFA.
- o Questo finanziamento non provoca un aumento dei tassi e non ostacola gli investimenti privati.
- o La costruzione della NTFA ha degli effetti positivi non trascurabili sul livello salariale e dell'occupazione; questo a sua volta offre alla Confederazione e ai Cantoni maggiori entrate fiscali.
- o De facto, la NTFA viene quindi a costare netto meno del preventivo di 14,9 miliardi di franchi.
- o Durante la costruzione, la NTFA richiede circa lo 0,3 per cento del prodotto interno lordo. Molto meno quindi di quanto investito all'epoca per la costruzione della ferrovia del San Gottardo.
- o La somma dei previsti investimenti dei prossimi 15 anni destinati alla ferrovia non richiede nemmeno la metà della quota al prodotto interno lordo che fu impiegato nella seconda metà del secolo scorso per la costruzione ferroviaria.

I risultati di questo studio dimostrano nel complesso che alla costruzione della NTFA non possono essere contrapposti degli argomenti plausibili di economia finanziaria!