

**Conférence de presse
Couloir ferroutier et état des travaux AlpTransit
22 septembre 1993 à Polmengo, près de Faïdo**

Benedikt Weibel, président de la direction générale des CFF

«Comme nous pénétrons dans la moyenne Léventine, à Faïdo, nous ressentons pour la première fois ce à quoi nous aspirions depuis longtemps, quelque chose comme une ambiance italienne. Il faut toutefois y mettre de la bonne volonté, car c'est encore une bien maigre Italie.»

C'est ainsi que Carl Spitteler décrit le lieu où nous nous trouvons, le lieu où commencent aujourd'hui les premiers grands travaux du tunnel de base du St-Gothard.

Aujourd'hui, presque cent ans après le passage de l'écrivain, nous ressentons un peu la même chose. Nous aussi, nous devons mettre de la bonne volonté, car aucun engin de chantier n'a encore fait son apparition.

Après des décennies de tergiversations et d'hésitations autour de l'aménagement des axes de transit suisses, après moult expertises, évaluations, rapports et calculs (M. Ritschard avait à ce propos quelques formules percutantes) nous assistons aujourd'hui au méga-événement : la naissance d'une ligne moderne à travers les Alpes.

Le tunnel de base du St-Gothard en tant qu'élément de la NLFA, ou en tant que pierre angulaire de la politique des transports helvétique, est depuis trente ans à la une.

Permettez-moi d'esquisser brièvement les vicissitudes du projet de tunnel de base au St-Gothard.

En 1960, un groupe d'étude se mit au travail.

En 1963, ce groupe en arriva à la conclusion qu'il convenait de construire non seulement un tunnel routier Göschenen - Airolo, mais aussi un tunnel ferroviaire Amsteg - Giornico. Cela pour le cas où - je cite -
"il faudrait accroître la capacité du chemin de fer au St-Gothard, afin de sauvegarder la compétitivité des lignes alpines suisses et en vue d'éviter que notre pays ne soit contourné.»

Cette idée n'est pas restée incontestée.

Suivit la commission chargée d'étudier un tunnel à travers les Alpes,

qui évalua plusieurs solutions avant de donner, par 15 voix contre 3, sa préférence au projet d'un tunnel de base au St-Gothard. En 1970, cette commission estimait *«qu'il fallait entreprendre les travaux avec toute la diligence possible»*.

Comme il leur était demandé, les CFF passèrent immédiatement à l'étude du projet de détail de la ligne de base.

En 1972, les Cantons de Suisse orientale adressèrent au Conseil fédéral une demande de révision.

Celui-ci présenta sa conception du transit, selon laquelle il convenait de doubler la voie au Lötschberg, de construire la ligne de base au St-Gothard et, au cours d'une seconde phase, de réaliser une ligne à travers les Alpes orientales.

En 1977, la commission de la CGST estimait

que les lignes de transit existantes suffiraient de justesse jusqu'à l'orée du troisième millénaire, mais qu'il convenait d'étudier à temps une nouvelle ligne à travers les Alpes.

En 1979, le groupe dit «de contact» s'occupant de la ligne de transit ferroviaire St-Gothard/Splügen remettait encore un rapport, et en 1983, le Conseil fédéral expliquait dans un nouveau message au Parlement pourquoi il était urgent d'attendre avant de prendre une décision quant au choix St-Gothard versus Splügen.

A partir de 1986, le comité dit des suppléants des ministres des Transports d'Autriche, d'Allemagne, d'Italie et de Suisse se penchait sur la question du transit alpin. En 1989, il recommandait de construire deux lignes alpines, l'une par l'Autriche, l'autre par la Suisse.

Avec le message du Conseil fédéral sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes du 23 mai 1990 et le oui du peuple et des Cantons du 27 septembre 1992, nos projets d'un tunnel de base sous le massif du St-Gothard reprenaient vie.

Et cela au moment même où la demande transports de marchandises s'effondrait.

Et pourtant, le transit par la Suisse se porte bien, merci. **Sur la route.**

Cette situation n'est pas nouvelle. La récession que nous vivons est la troisième qui ait eu lieu tout au long des trente ans de discussions autour du St-Gothard.

Pro memoria :

- 1960 6,5 millions de tonnes nettes acheminées par le St-Gothard, soit deux fois plus qu'en 1950
- 1970 10,8 millions de tonnes nettes
- 1975 8,2 millions de tonnes nettes : chute libre
- 1980 12,7 millions de tonnes nettes : nouvel essor
- 1984 11,7 millions de tonnes nettes : deuxième récession
- 1989 15,3 millions de tonnes nettes : le record

Ce dernier chiffre représente plus de 25 fois le volume acheminé au cours de la première année d'exploitation du chemin de fer du St-Gothard.

Durant toute cette période, le tracé est resté inchangé : nous fournissons ces prestations sur une ligne conçue voici 110 ans.

Ce que Carl Spitteler, jusqu'ici seul lauréat suisse du prix Nobel de littérature, écrivait en 1887 est malheureusement encore vrai aujourd'hui.

Je cite :

*«Pour ce qui est des célèbres tunnels en lacets, vais-je les décrire pour la mille et unième fois ? Le serpentement de la ligne sur le flanc de la montagne ? Le va-et-vient désespéré de la locomotive, comme si elle avait perdu son mouchoir ? La soudaine résurrection sur un pont plus élevé, où, regardant les ponts inférieurs, nous ne savons plus si nous sommes les dupes d'un Gargantua de l'illusion ? L'église enchantée et maudite de Wassen, qui joue à la souris danseuse avec nous, qui semble nous dire adieu, et qui revient triomphante, un petit quart d'heure plus tard, pour nous faire un clin d'oeil, comme le hérisson au lièvre dans le conte :
'Me revoilà !'.»*

L'Europe n'attend pas.

Tout autour de la Suisse, l'on construit un réseau à grande vitesse - les liaisons les plus courtes à travers les Alpes manquent encore.

Le trafic cherche à nouveau sa voie sur les rails, même s'il y faut un brin de persuasion.

L'on commence à comprendre que la route ne peut plus guère absorber de trafic à longue distance.

La solution qui s'impose est de construire de nouvelles lignes de chemin de fer à grande capacité.

Il est bien connu que les infrastructures de trafic procurent des avantages d'emplacement, et que ces avantages sont déterminants pour l'avenir de l'économie, aussi en Europe.

Cela étant, le projet AlpTransit constitue l'option du siècle pour la Suisse et pour l'Europe, car il vise non seulement à transporter les marchandises transitant par la Suisse, mais aussi à intégrer la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse, qui est en cours de réalisation.

Voici une semaine, le DFTCE a confié aux chemins de fer la responsabilité de la construction des deux lignes de base au St-Gothard et au Lötschberg.

Les CFF s'y sont bien préparés.

Une organisation de projet autonome est au travail depuis une année.

La concentration des forces a lieu sur place, notamment à Altdorf et à Bellinzone.

Les coûts constituent notre - et mon - souci principal.

Nous avons reçu un mandat clair, où les coûts bien définis.

Les conditions sont bonnes et nous ferons tout pour respecter les consignes.

Nous voulons connaître les risques.

Notre premier grand ouvrage pour le tunnel de base servira à limiter les risques.

La galerie de sondage de Piora permettra de déterminer l'emplacement idéal du tunnel dans cette zone géologique de peu d'étendue, mais délicate.

Les CFF, les cheminots, nos collaboratrices et nos collaborateurs sont habitués à résoudre des problèmes difficiles par des temps difficiles.

L'aménagement du couloir ferroucier est une autre preuve de notre efficacité.

Voici trois ans, nous avons reçu le mandat de doubler la capacité de ferroutage au St-Gothard.

Le 1er janvier 1994, nous pourrons annoncer : «Le travail est fait, le budget a été respecté.»

Les CFF ont rempli le mandat défini par le Pouvoir politique.

Le nouvel objectif est fixé : «Réalisation de la ligne nouvelle au St-Gothard dans les meilleurs délais.»

Lorsque l'ouvrage sera achevé, les réflexions de Carl Spitteler sur le St-Gothard appartiendront définitivement au passé.

L'escalier tournant du trafic européen aura alors fait son temps.

Conferenza con gli organi di comunicazione
Corridoio Huckepack/stato dei lavori per l'AlpTransit
22 settembre 1993, a Polmengo (nei pressi di Faido)

Dr. Benedikt Weibel, Presidente della Direzione generale delle FFS

"Arrivando nella media Leventina, calcando, cioè, il suolo di Faido, ci troviamo immersi, per la prima volta, appagando così quel desiderio che già da molto tempo sentivamo in noi, in un' atmosfera dagli accenti quasi italiani. Certo, dobbiamo metterci un po' di buona volontà, poiché l'Italia che si presenta ai nostri occhi è, per la verità, un'Italia quanto mai casereccia".

Ecco come si esprimeva Carl Spitteler, scrittore svizzero di lingua tedesca, maestro di scuola, redattore e premio Nobel nel 1919, volendo definire il luogo in cui ora ci troviamo e dove, proprio oggi, avranno inizio i primi, grandi lavori per il traforo della galleria di base del San Gottardo.

Oggi, dopo circa 100 anni, anche noi proviamo le stesse piacevoli sensazioni che il nostro insigne concittadino sentì vivere in sé.

Pure noi, però, dobbiamo dare prova di buona volontà, poiché non c'è ancora nessuna macchina da cantiere che stia lavorando.

Dopo decenni di lotte e di esitazioni riguardo alla necessità di ampliare e potenziare gli assi svizzeri di transito, dopo perizie, valutazioni, rapporti di esperti, calcoli (il compagno Willi Ritschard pronunciò, a questo proposito, alcune battute pungenti ma sagaci, poiché coglievano nel segno....) eccoci a festeggiare, oggi, l'avvenimento per antonomasia, vale a dire:

la nascita di una moderna ferrovia attraverso le Alpi.

La galleria di base del San Gottardo, come parte della NTFA o, se preferite la sigla tedesca più facile da pronunciare, come parte della NEAT, è stata, in quanto "colonna portante" della politica svizzera dei trasporti, un tema ricorrente, dibattuto, oramai, da più di 30 anni.

Permettetemi di accennare, brevemente, agli alti e bassi, alle pause improvvise, nella storia travagliata della galleria di base del San Gottardo:

nel 1960 un "Gruppo di studio per la galleria del San Gottardo" cominciò ad occuparsi del problema.

Nel 1963, esso giunse alla conclusione di raccomandare, accanto allo scavo di un tunnel stradale fra Airolo e Göschenen, anche un traforo ferroviario Amsteg - Giornico, ritenendolo pure altrettanto necessario.

Cito, proprio a questo proposito:

che "nell'interesse della capacità concorrenziale delle trasversali alpine svizzere e quale garanzia assoluta contro il pericolo di vedere la Svizzera aggirata, l'asse ferroviario di scorrimento del San Gottardo dev'essere reso più efficiente."

Codesta affermazione fu l'oggetto di contestazioni.

Seguì poi la "Commissione per la galleria ferroviaria attraverso le Alpi", la quale

si chinò su parecchi provvedimenti pianificatori, prima di accordare la preferenza, con 15 voti contro 3, al progetto di base del San Gottardo e stabilendo, nel 1970,

"che i lavori sarebbero dovuti cominciare il più presto possibile".

Le FFS, come da mandato ricevuto, accelerarono la progettazione di dettaglio del tracciato di base.

Nell'anno 1972, i Cantoni della Svizzera orientale inoltrarono, al Consiglio federale, un'istanza di revisione.

Il Potere esecutivo della nostra Confederazione propose la sua concezione per i traffici di transito: la linea del Lötschberg andava ampliata, posando il secondo binario, il tracciato di base del San Gottardo andava costruito e, in una seconda fase, sarebbe stato d'uopo realizzare una ferrovia che attraversasse l'arco alpino, nella parte orientale.

Nel 1977, la Commissione per una politica globale dei trasporti (GVK Gesamtverkehrs-Kommission) fu portata a credere

che le linee di transito esistenti sarebbero bastate, sia pure di stretta misura, sino alla fine del ventesimo secolo. Essa concluse comunque i suoi lavori dichiarando che si sarebbe dovuto esaminare tempestivamente la possibilità di dare vita a una nuova trasversale alpina.

Nel 1979, il cosiddetto Gruppo di contatto "Linea ferroviaria di transito San Gottardo/Spluga" presentò un altro rapporto con le risultanze delle considerazioni fatte e,

nel 1983, il Consiglio federale, in un nuovo rapporto rivolto al Parlamento, evidenziò i motivi per i quali era possibile soprassedere, per il momento, alla decisione di stabilire un tracciato ferroviario San Gottardo/Spluga.

A partire dal 1986, il Comitato dei rappresentanti dei Ministri dei trasporti dell'Austria, della Germania, dell'Italia e della Svizzera si occupò della questione attinente ai traffici di transito attraverso il massiccio alpino.

Nel 1989, esso raccomandò la costruzione di due nuove trasversali alpine, una che passasse dalla Svizzera, l'altra via l'Austria.

Con il Messaggio rilasciato il 23 maggio 1990 dal Consiglio federale, concernente la costruzione di una ferrovia attraverso le Alpi svizzere, e con il sì espresso, il 27 settembre 1992, da Popolo e Cantoni, i piani per la costruzione di una galleria di base del San Gottardo che, 20 anni addietro, erano stati, per così dire, posti in soffitta, vennero rispolverati e rividero la luce.

E non dimentichiamo che ciò avvenne proprio nel momento in cui la richiesta nell'ambito dei trasporti delle merci era in una fase decisamente calante.

Ora è in atto, sì, un'esplosione dei traffici attraverso il nostro Paese; **via prescelta, però: la strada!**

Questa situazione non è affatto nuova!

Mentre durante 30 anni abbiamo discusso se costruire o no un nuovo tunnel di base, ecco che oggi siamo confrontati con la terza recessione. Basti ricordare che: **nel 1960**, 6,5 milioni di tonnellate nette di merci, all'incirca, passarono dal San Gottardo, vale a dire il doppio di quante ne erano transitate nel 1950.

10 anni più tardi,

nel 1970, la quantità fu di 10,8 milioni di tonnellate nette

nel 1975: brusco calo a 8,2 milioni di tonnellate nette

nel 1980: altra ripresa, con un passaggio di 12,7 milioni di tonnellate nette

nel 1984, nuovo calo repentino dei trasporti, che raggiunsero solamente la cifra di 11,7 milioni di tonnellate nette, successivamente arrivate,

nel 1989, alla quota di 15,3 milioni di tonnellate nette, che rappresenta il limite massimo conseguito fino a quel momento.

Il volume è dunque più di 25 volte maggiore rispetto a quello registrato durante il primo anno d'esercizio della Ferrovia del San Gottardo.

Mi preme di ricordare, in questo contesto, che il tracciato ferroviario d'allora è rimasto immutato; dunque, per fornire le prestazioni del presente, ci serviamo di linee che hanno più di 110 anni di vita!

Ciò che scrisse nel 1887 Carl Spitteler, l'unico svizzero ad aver ricevuto, fino ad oggi, il premio Nobel per la letteratura, riguardo alle "sbalorditive tortuosità e agli stupefacenti contorcimenti del tracciato" è, purtroppo, tuttora d'attualità.

Cito, testualmente:

"La locomotiva va su e giù per la valle, sgomenta; che sia alla ricerca del perduto fazzoletto?"

Ecco che spuntiamo, improvvisamente, su un ponte più in alto, dal quale ci chiediamo, guardando i ponti giù, in basso: li abbiamo veramente passati, oppure no?"

E che dire dell'incantevole e incantata chiesetta di Wassen, che gioca con noi a rimpiattino, che ci sogguata per dirci mestamente addio, e che poi si mostra all'improvviso, un quarto d'ora più tardi appena, con fare tronfio e sbarazzino, per farci ammirare il suo campanile. Pare proprio che voglia dirci:"

"Guardami, sono ancora qui!"

L'Europa non aspetta!

Nasce, attorno alla Svizzera, tutta una rete europea di collegamenti veloci, dunque ad alto livello qualitativo. Mancano veramente solo gli allacciamenti più corti attraverso le Alpi.

Il traffico si cerca il suo cammino, di nuovo per ferrovia, anche se non lo fa del tutto volontariamente.

Prende corpo d'idea che non è più possibile pretendere di poter convogliare su strada, per le lunghe distanze, altri traffici, oltre a quelli che già oggi vi scorrono.

L'alternativa è costituita da nuove, efficienti linee ferroviarie.

E' verità lapalissiana il fatto che le strutture del traffico procurano vantaggi in loco.

Altro assioma è che i vantaggi propri dei posti dove le strutture sono ubicate sono decisivi ai fini del benessere economico, pure in Europa.

E' in quest'ottica che il concetto dell'AlpTransit rappresenta la decisione del secolo per la Svizzera e per l'Europa, non solo riguardo al traffico delle merci attraverso la Svizzera, ma anche per quel che concerne l'integrazione del nostro Paese alla rete ad alta velocità, che l'Europa sta tessendo.

Una settimana fa, il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie ha attribuito, alle ferrovie, la responsabilità inerente alla realizzazione delle due linee di base, quella del San Gottardo e l'altra, del Lötschberg.

Le FFS si sono preparate, a fondo, alla sfida che le attende. Un'organizzazione, con piena autonomia, si occupa del progetto, già da un anno.

Le forze vengono concentrate sul posto.

I punti cruciali sono stati stabiliti ad Altdorf e a Bellinzona.

La nostra preoccupazione principale e, ve lo assicuro, il mio più grande cruccio, è il fattore costi.

Abbiamo ricevuto un mandato precisato in modo chiaro, da eseguire in un ambito di costi ben circoscritto.

Le condizioni sono corrette e non ci risparmieremo nessuna fatica, al fine di rispettare le norme che ci sono state fissate.

Vogliamo essere capaci di dominare i rischi insiti nell'opera.

La nostra prima, grande opera d'ingegneria civile per la galleria di base serve a contenere i rischi.

Con il sistema di sondaggio "Conca di Piora", le supposizioni lasceranno il posto alle certezze, potendo trovare il posto migliore dal quale far passare la galleria, attraversando questa zona che, pur essendo angusta, presenta difficoltà per la conformazione geologica del suo terreno.

Le FFS, i ferrovieri, le nostre collaboratrici e i nostri collaboratori si sono abituati a fronteggiare compiti spinosi, in tempi altrettanto difficili.

Un'altra dimostrazione della nostra efficienza è attualmente data dai lavori d'ampliamento per istituire il corridoio Huckepack.

Sono passati a malapena tre anni dal momento in cui ci fu affidato l'incarico di raddoppiare le capacità della linea del San Gottardo, per far scorrere il traffico intermodale.

Il 1° gennaio 1994 potremo annunciare:
missione compiuta, limite dei costi rispettato.

Le FFS hanno eseguito ciò che il potere politico ha loro chiesto di compiere.

"Il nuovo obiettivo è fissato:

Realizzazione, nel lasso di tempo più breve possibile, della nuova trasversale alpina attraverso il San Gottardo."

Sarà allora che i pensieri di Carl Spitteler sulla ferrovia del San Gottardo diventeranno un puro e semplice esercizio di prosa.

Potremo a buon diritto sostenere che la "spirale dei traffici internazionali" è serenamente spirata.

Conferenza stampa nazionale/internazionale
"Posa della prima pietra, Pioramulde, Corridoio di Transito"

Faido, 22 settembre 1993

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio d'Amministrazione
della HUPAC S.A., Chiasso

La società HUPAC è uno dei più attivi operatori di traffico combinato transalpino in Europa. In 27 anni di lavoro pionieristico ha dimostrato come la stretta collaborazione strada-ferrovia possa portare al successo. Attualmente circolano ogni giorno sulla rete ferroviaria europea 50 treni blocco della HUPAC che provengono, transitano o sono diretti in Svizzera: per questo scopo la HUPAC impiega quasi 1'000 carri ferroviari di sua proprietà.

L'anno scorso sono state trasportate oltre 185'000 spedizioni - pari a ca. 1'000 autocarri al giorno - la maggior parte delle quali nel traffico combinato non accompagnato attraverso le Alpi. Nel traffico di transito attraverso la Svizzera viene attualmente trasportata più merce dalla HUPAC per ferrovia che dagli autocarri su strada.

La HUPAC è un'impresa di diritto privato che opera sul mercato europeo dei trasporti direttamente o con i propri partners commerciali, come p.es. la CEMAT in Italia e la KOMBIVERKEHR in Germania. Acquista dalle ferrovie la trazione dei propri treni

blocco e rivende a spedizionieri e trasportatori i singoli posti di carico. Gestisce inoltre terminals di trasbordo in Svizzera, Italia settentrionale e Germania meridionale. Vorrei ora esprimere il mio ringraziamento sia ai clienti della HUPAC, che ci concedono giornalmente la loro fiducia, sia alle ferrovie, ed in modo particolare alle FFS, senza la cui aperta e stretta collaborazione non potremmo andare avanti.

Come vede la HUPAC lo sviluppo futuro? Siamo ottimisti e speriamo di raggiungere percentuali d'aumento del traffico sempre più alte. La nuova suddivisione del lavoro nel traffico interno CEE ci darà sicuramente una mano in questa direzione. La HUPAC ha sfruttato il periodo di alta congiuntura per realizzare investimenti nel futuro ed è equipaggiata al meglio per una nuova fase di ripresa.

Questo anche grazie al terminal di grandi dimensioni "Busto Arsizio II", inaugurato nel 1992, dove vengono attualmente approntati 14 treni Shuttle al giorno. La costruzione di un ulteriore raccordo aumenterà la capacità del terminal. La HUPAC metterà a disposizione anche i carri ferroviari necessari al corridoio intermodale sul Gottardo e sul Lötschberg: ha già ordinato una prima tranche di 200 unità.

Vedete: noi operatori siamo attrezzati per il corridoio di transito che, grazie a treni più lunghi, presenterà una capacità di 710'000 spedizioni. La HUPAC sta inoltre pianificando i necessari investimenti in carri per il corridoio intermodale di 4 m. sul

Lötschberg.

Saranno comunque necessari notevoli sforzi sul mercato poiché, allo stato attuale delle cose, lo stesso non si adeguerà automaticamente ed immediatamente alle maggiori capacità. Da parte sua, la HUPAC è decisa ad affrontare la dura concorrenza sul mercato internazionale dei trasporti ed è convinta di riuscire a raggiungere gli alti fini prefissati, offrendo principalmente prestazioni di servizio degne dell'attributo "ottime dal punto di vista qualitativo", ma anche adottando ulteriori misure di razionalizzazione.

A questo punto la HUPAC, anche in rappresentanza di altri operatori del traffico combinato transalpino, si congratula con le autorità per la loro politica lungimirante sulle infrastrutture, dimostrata dalla cerimonia odierna. Si raggiungerà una capacità di ca. 3'000 spedizioni al giorno.

Ringrazio tutti per la fiducia e la fattiva collaborazione dimostrate nell'attuazione degli sforzi comuni per potenziare ulteriormente il traffico combinato, un traffico proiettato nel futuro.

Dr. Hans-Jörg Bertschi

Conferenza stampa nazionale/internazionale
"Posa della prima pietra, Pioramulde, Corridoio di Transito"

Faido, 22 settembre 1993

Dr. Hans-Jörg Bertschi
Presidente del Consiglio d'Amministrazione
della HUPAC S.A., Chiasso

La società HUPAC è uno dei più attivi operatori di traffico combinato transalpino in Europa. In 27 anni di lavoro pionieristico ha dimostrato come la stretta collaborazione strada-ferrovia possa portare al successo. Attualmente circolano ogni giorno sulla rete ferroviaria europea 50 treni blocco della HUPAC che provengono, transitano o sono diretti in Svizzera: per questo scopo la HUPAC impiega quasi 1'000 carri ferroviari di sua proprietà.

L'anno scorso sono state trasportate oltre 185'000 spedizioni - pari a ca. 1'000 autocarri al giorno - la maggior parte delle quali nel traffico combinato non accompagnato attraverso le Alpi. Nel traffico di transito attraverso la Svizzera viene attualmente trasportata più merce dalla HUPAC per ferrovia che dagli autocarri su strada.

La HUPAC è un'impresa di diritto privato che opera sul mercato europeo dei trasporti direttamente o con i propri partners commerciali, come p.es. la CEMAT in Italia e la KOMBIVERKEHR in Germania. Acquista dalle ferrovie la trazione dei propri treni