

Fa fede il testo parlato!

Embargo: 22.9.1993, ore 14.00

Allocuzione

del

Presidente della Confederazione Adolf Ogi

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

in occasione della cerimonia del primo colpo di piccone
presso Polmengo, San Gottardo

Polmengo, 22 settembre 1993

Oggi avviamo i lavori di costruzione per la Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina, la NTFA.

Il nostro sguardo è rivolto al futuro.

Per noi la NTFA è più di una semplice strada ferrata:

Essa collega tra di loro le diverse regioni del nostro Paese

e si offre come vettore a coloro che vogliono cogliere un'opportunità.

Il progetto è finanziato dal popolo svizzero che in contropartita potrà disporre di un'opera pubblica di grande valore.

Con la NTFA diamo alla Svizzera un futuro in seno all'Europa.

Infatti quest'opera sarà a disposizione non solo della Svizzera e dell'Europa nonché dei loro cittadini,

ma anche dei nostri ospiti provenienti da tutto il mondo.

Oggi costruiamo il futuro della Svizzera così come lo abbiamo già fatto cento anni fa con la concezione del nostro sistema di trasporti.

Costruiamo infrastrutture che segneranno l'avvenire della Svizzera,

dando accesso alle risorse sulle quali poggia il nostro benessere;

e infine rendiamo accessibili le regioni del nostro Paese, agibili verso l'esterno ma anche all'interno.

Oggi ci apprestiamo a costituire un tassello di questo futuro.

Un anno fa il popolo svizzero ha approvato con una maggioranza di due terzi il progetto delle trasversali alpine,

NTFA - segno di apertura

opere concepite per la Svizzera e l'Europa.

In fondo non è evidente che sia così.

Noi Svizzeri ci siamo posti a fianco dell'Europa.

Siamo europei anche se non facciamo parte della Comunità europea.

La votazione, storica, sulle due nuove gallerie alpine altro non è che un proseguimento logico del ruolo tradizionale di paese di transito che la Svizzera ha assunto negli ultimi cento anni.

Il San Gottardo ne è il simbolo più significativo.

Ha assunto un'importanza determinante per il destino della Svizzera.

Dapprima simbolo della nostra apertura verso nord e sud, il San Gottardo è diventato poi simbolo di quel ripiegarsi su noi stessi che ci è stato imposto.

Per lungo tempo, troppo a lungo, ci siamo ritirati in questa specie di guscio politico, mentre la nostra economia si è internazionalizzata.

Oggi il San Gottardo costituisce per la Svizzera la prova della nostra apertura all'estero e della disponibilità di assumere determinati rischi.

La storia dimostra che il San Gottardo ha sempre avuto questo ruolo:

Storia del San Gottardo

- La prima mulattiera verso sud attraverso l'ardito Ponte del diavolo data del 1230.
- Nel 1830 gli urani e i ticinesi aprirono il passo del San Gottardo: un'opera pionieristica di primo piano.
- 50 anni dopo, nel 1882, a quest'opera pionieristica ne è seguita un'altra: la costruzione della ferrovia attraverso il San Gottardo.

A quel tempo, esperti inglesi avevano fermamente sconsigliato agli svizzeri di costruire questa galleria.

In considerazione di ciò, oggi non possiamo che apprezzare la lungimiranza e il coraggio degli allora responsabili.

- Nel 1981 fu aperta la galleria stradale più lunga del mondo, considerata un altro capolavoro del genio civile svizzero.

Signore e signori,

questo ruolo tradizionale di piattaforma di transito costituisce per la Svizzera un impegno e uno stimolo.

Per questo motivo oggi ci apprestiamo a posare un'altra pietra miliare della storia del San Gottardo.

Dopo lunghe e complesse trattative abbiamo potuto concludere con la Comunità un accordo sul traffico di transito preservando così la delicata zona alpina svizzera per un certo periodo dall'affluenza di automezzi pesanti.

In compenso il nostro Paese si è impegnato a costruire la NTFA.

Questo è segno della nostra fiducia nell'accordo leale concluso con la CEE.

La Svizzera infatti onora gli impegni contratti con la Comunità, dimostrando di apprestarsi con serietà a realizzare rapidamente la trasversale alpina.

Accordo Svizzera-CEE sul
traffico di transito

Riteniamo che questo costituisca un nuovo passo verso un avvenire comune in seno all'Europa.

Ma c'è dell'altro. Infatti non ci siamo solo impegnati a costruire queste opere, ma abbiamo adottato con tempestività le misure necessarie per mettere a disposizione della CEE anche un corridoio per il traffico di transito.

Ciò facendo, visto il nostro carattere di paese alpino, abbiamo definito in modo inequivocabile la nostra strategia impostandola sul traffico combinato strada/ferrovia.

Concentrando i suoi sforzi sul traffico combinato strada/ferrovia, la CEE si è ispirata essenzialmente al tipo di politica promossa dalla Svizzera.

La Comunità, consapevole che il suo futuro è nel traffico combinato, ha posto l'accento su questa strategia.

In questo caso, la Svizzera, associata all'Austria, ha avuto un ruolo precursore promuovendo una politica moderna e rispettosa dell'ambiente.

Non ci siamo limitati a elaborare concetti, li abbiamo anche realizzati:

- A partire dal 1994 sarà triplicata la capacità del traffico huckepack di transito.

- Nel caso in cui fossero esaurite le capacità di trasporto ferroviarie, gli automezzi di un peso superiore a 28 tonnellate possono ottenere un'autorizzazione speciale di transito.

Dall'entrata in vigore il 22 gennaio 1993 di questa regolamentazione, solo 3 automezzi pesanti di 40 tonnellate hanno dovuto ricorrere a quest'autorizzazione.

Questo sistema, chiamato sistema delle eccedenze, e l'accordo sul traffico di transito hanno dato prova della loro validità.

L'offerta huckepack attraverso la ferrovie è risultata molto funzionale.

Signore e signori,

Colpo di piccone e ulteriore procedura

L'odierno simbolico colpo di piccone dà avvio ai lavori del più importante cunicolo di sondaggio della galleria di base del San Gottardo.

Il cunicolo di sondaggio è stato appaltato per una somma di 50 milioni di franchi, 20 milioni di franchi di meno rispetto al preventivo.

Niente più si oppone alla sua realizzazione.

Noi, insieme agli ingegneri, siamo convinti della fattibilità di questa galleria che, nel suo

settore, è uno dei progetti più audaci del nostro tempo.

Ma nonostante ciò, vogliamo avere indicazioni ancora più dettagliate.

Perché non vogliamo rischiare di fare errori o di essere sorpresi dalle condizioni interne della roccia.

I lavori relativi al cunicolo di sondaggio della galleria attraverso il Lötschberg saranno avviati nel corso della prossima primavera.

Alla fine del 1994 o all'inizio del 1995 il Consiglio federale deciderà il tracciato definitivo basandosi sugli avamprogetti di entrambi gli assi alpini.

Il Parlamento, prendendo spunto da questo solido fondamento, potrà approvare la seconda rata del credito di costruzione.

Tutto ciò dimostra che la Svizzera intende realizzare queste due opere immani con rapidità, efficienza e serietà armonizzando la sua strategia con la CEE.

Per questo motivo attendiamo che anche la CEE onori gli impegni contratti nell'accordo sul traffico di transito, prendendo sul serio le promesse date, così come lo ha fatto il suo partner nel cuore dell'Europa: la piccola Svizzera.

Noi chiediamo ai 360 milioni di abitanti della CEE di far prova di lealtà nei confronti dei 7 milioni di Svizzeri.

Il futuro ravvicinamento tra la Svizzera e l'Europa dipenderà anche dal modo in cui la CEE darà seguito ai suoi impegni.

Con la cerimonia odierna prendono avvio i lavori di costruzione propriamente detti.

La responsabilità dell'opera è stata affidata alle ferrovie interessate, ossia le Ferrovie federali svizzere, le FFS, e alla Ferrovia delle Alpi Bernesi Berna-Lötschberg-Sempione, la BLS.

Ci vorranno coraggio e rigore per evitare che nel progetto confluiscono troppe varianti particolari e ampliamenti sproporzionati.

E' assolutamente indispensabile che ci si limiti a costruire gli elementi strettamente necessari, la cui fattibilità è dimostrata.

Il quadro finanziario, che ammonta a 15 miliardi di franchi (circa 16'000 miliardi di Lire) è già stabilito.

Se possibile, i lavori di costruzione delle due gallerie di base dovrebbero iniziare tra due o tre anni.

Signore e signori,

Conclusione

Il cunicolo di sondaggio simboleggia il nostro impegno e il nostro spirito d'iniziativa.

Abbiamo bisogno di coraggio.

E lo abbiamo, questo coraggio di assumere rischi, rischi calcolabili.

Questo è il motivo per cui oggi diamo avvio ai lavori di costruzione di questo cunicolo di sondaggio.

Lo facciamo per il bene dell'ambiente, dell'Europa in via di unificazione e per il nostro Paese.

In quest'occasione il mio pensiero va alle elettrici e agli elettori svizzeri: vorrei ringraziarli per la fiducia che hanno riposto in noi.

A loro e anche ai nostri ospiti esteri lanciai l'appello a collaborare con noi.