

## COMUNICATO STAMPA

# La Svizzera avvia i lavori di costruzione per la Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina

Dando avvio ai lavori di costruzione, la Svizzera dimostra di essere un partner affidabile dell'Europa. A meno di un anno dalla votazione popolare sulla realizzazione della Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA), il Presidente della Confederazione Adolf Ogi ha dato il primo simbolico colpo di piccone al più importante cunicolo di sondaggio. Ai presenti, circa 100 rappresentanti della stampa svizzera e estera e numerosi ospiti stranieri, è stato anche annunciato ufficialmente che il corridoio huckepack attraverso la Svizzera, concepito a titolo di misura immediata, sarà messo in funzione come previsto il 1° gennaio 1994. La sua realizzazione ha rispettato il preventivo fissato. Il Presidente della Confederazione ha dichiarato che la Svizzera, realizzando la NTFA, mira a salvaguardare l'ambiente operando al contempo per il bene dell'Europa in via di unificazione e per la stessa Svizzera.

I lavori di costruzione delle due gallerie di base attraverso il San Gottardo e il Lötschberg dovrebbero iniziare fra due o tre anni. A tal fine saranno necessarie precise analisi geologiche. Il principale cunicolo di sondaggio, destinato alla galleria di base attraverso il San Gottardo, richiede più precise indicazioni concernenti la zona della Sacca di Piora.

### **NTFA: prova concreta della volontà della Svizzera**

Mercoledì con la cerimonia del simbolico colpo di piccone, mercoledì hanno preso avvio al San Gottardo i lavori di costruzione della NTFA. In tale occasione il Presidente della Confederazione Adolf Ogi ha dichiarato, facendo riferimento ai rapporti tra la Svizzera e la CEE, che la Comunità onorerà gli impegni contratti nell'accordo sul traffico di transito così come lo ha fatto il suo piccolo partner in seno all'Europa: la Svizzera. Il futuro ravvicinamento tra la Svizzera e l'Europa dipenderà anche dal modo in cui la CEE darà seguito ai suoi impegni. Per la Svizzera, l'avvio dei lavori di costruzione significano spirito d'apertura all'estero e disponibilità ad assumere determinati rischi. In tale contesto l'on. Ogi ha ricordato i pionieri che cento anni fa hanno concepito, con lungimiranza, il nostro attuale sistema di trasporti.

Nel quadro di una conferenza stampa tenutasi a Polmengo (presso Faido, Ticino) il Presidente della Confederazione ha affermato che le due nuove gallerie alpine sono un proseguimento logico del ruolo tradizionale di paese di transito assunto dalla Svizzera.

Poiché questa tradizione costituisce un impegno e uno stimolo, la Svizzera si appresta a posare un'altra pietra miliare nella storia del San Gottardo.

### **Corridoio huckepack: misura immediata**

Nella sua veste di paese alpino, la Svizzera ha posto inequivocabilmente l'accento sul traffico combinato ferrovia/strada. L'on. Ogi ha rilevato che la Svizzera non si è limitata ad elaborare concetti, li ha anche realizzati. L'approntamento del corridoio huckepack si prefigge di aumentare l'offerta di trasporto intermodale. Il 24 ottobre 1989, il Consiglio federale aveva deciso, a titolo di misura immediata, di costruire un corridoio a doppio binario attraverso il San Gottardo e il Lötschberg; si prevedevano costi di 1,4 miliardi di franchi (circa 1'400 miliardi di Lire). Questa struttura entrerà in funzione come previsto il 1° gennaio 1994. Questo permetterà il trasporto giornaliero di 1500 automezzi pesanti (o rimorchi e casse mobili) per un totale di 360'000 spedizioni all'anno.

Inoltre il Consiglio federale ha recentemente deciso di abbassare il binario che scorre nella galleria del Lötschberg rendendo quindi l'asse del Lötschberg/Sempione transitabile agli automezzi con un'altezza agli spigoli di 4 m.

Secondo questo concetto, entro il 1994/1995 l'offerta del traffico huckepack attraverso la Svizzera passerà dalle attuali 160'000 a 470'000 spedizioni e con i contenitori persino a circa 700'000 all'anno.

### **NTFA: ulteriore procedura**

I lavori relativi al cunicolo di sondaggio della galleria attraverso il Lötschberg saranno avviati nel corso della prossima primavera. Il Consiglio federale ha intenzione di decidere il tracciato definitivo del progetto a partire dalla fine del 1994, fondandosi sugli avamprogetti. Su questa base il Parlamento potrà autorizzare la seconda rata del credito di costruzione. Recentemente, il Consiglio federale ha affidato la responsabilità della realizzazione delle due gallerie di base del San Gottardo e del Lötschberg alle ferrovie FFS e BLS.

### **"Nascita di una ferrovia moderna": intervento del Presidente delle FFS Weibel**

Il dott. Benedikt Weibel, Presidente della Direzione generale delle FFS, ha definito il simbolico colpo di piccone come la nascita di una nuova ferrovia alpina e ha parlato del progetto come di un'opera immane. Ha rilevato che in tutta Europa sono in costruzione linee ad alta velocità mentre mancano ancora i collegamenti più brevi attraverso le Alpi. In questo senso, la NTFA costituisce una decisione determinante per la Svizzera e l'Europa non solo per quanto riguarda il traffico merci attraverso la Svizzera, ma anche per l'integrazione del Paese nella nascente rete europea ad alta velocità. Il Presidente delle FFS ha ricordato i vantaggi che derivano da una moderna infrastruttura del traffico in quanto fattore decisivo per il benessere economico di un paese.

Polmengo/Berna, 22 settembre 1993

**Dipartimento federale dei trasporti,  
delle comunicazioni e delle energie**  
Servizio stampa