



## L'economia fa pressione per migliorare l'accesso alla NTFA da nord

Delle organizzazioni economiche tedesche e svizzere chiedono un rapido sviluppo dell'asse ferroviario Zurigo-Stoccarda per il trasporto di viaggiatori e di merci. Queste infrastrutture ferroviarie devono essere all'altezza della loro importanza internazionale. È il solo mezzo per migliorare gli scambi transfrontalieri, per proseguire la politica svizzera di trasferimento verso la ferrovia ed aumentare la sicurezza d'approvvigionamento.

Una decina di organizzazioni economiche tedesche e svizzere chiedono che le infrastrutture ferroviarie tra i nodi di Zurigo e Stoccarda siano sviluppate rapidamente per creare un corridoio di trasporto efficiente per i viaggiatori e le merci. Questo riguarda tre obiettivi prioritari:

- Ottimizzare i raccordi tra i centri economici e accorciare i tempi di percorso;
- sviluppare l'accesso alla nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi (NTFA) per proseguire la politica svizzera di trasferimento verso la ferrovia;
- creare degli itinerari alternativi e delle riserve di capacità per scaricare la linea della valle del Reno (linea da Basilea a Mannheim in Germania) al fine di evitare un secondo incidente del tipo Rastatt.

## INFRASTRUTTURE FERROVIARIE REGIONALI ESSENZIALI A LIVELLO INTERNAZIONALE

La Svizzera è una piattaforma d'importanza europea su uno dei nove corridoi di trasporto dell'UE che collega i porti nordici di Anversa e di Rotterdam a quello di Genova. Essa intrattiene inoltre stretti legami economici con gli spazi economici limitrofi a nord e a sud. Per quanto riguarda la Germania, essa è sempre uno dei nostri principali partner commerciali, ragione per cui i raccordi ferroviari e stradali sono molto importanti. L'interconnessione economica dev'essere sostenuta attraverso infrastrutture di trasporto affinché possano avere luogo sviluppi positivi.

## **TRASPORTO DI MERCI IN AUMENTO E POLITICA SVIZZERA DI TRASFERIMENTO SULLA FERROVIA**

I volumi di merci trasportati ogni anno attraverso le Alpi svizzere, per l'importazione, l'esportazione o il transito, superano oggi i 40 milioni di tonnellate. Per attuare la politica svizzera di trasferimento dalla strada alla ferrovia, sono stati investiti nella NTFA oltre 20 miliardi di franchi in questi ultimi 20 anni. Si tratta di rendere il trasporto ferroviario di merci più attrattivo e affidabile. Ora questi investimenti nelle nostre infrastrutture transalpine hanno senso solo se l'accesso è garantito a nord e a sud. L'interruzione della circolazione sulla linea della valle del Reno nel 2017 ne ha fornito la prova lampante. La chiusura di un tratto, che è un punto nevralgico, ha ridotto le capacità sull'asse nord-sud al 16% (per la ferrovia) e al 45% del volume normale delle merci trasportate. Questo incidente ha provocato danni economici per almeno 2 miliardi di euro.

## **EVITARE UN SECONDO INCIDENTE DEL TIPO «RASTATT»**

Dopo questo incidente, gli ambienti economici svizzeri si sono rapidamente posizionati: mai più un incidente del tipo «Rastatt». In seguito, si sono impegnati a favore di una migliore gestione dei rischi, di un miglior coordinamento transfrontaliero dei paesi interessati da un corridoio e di un'armonizzazione delle regole ed esigenze in materia di gestione del trasporto ferroviario europeo. Al di là delle misure istituzionali ed organizzative, occorre inoltre agire nel settore delle infrastrutture. La linea ferroviaria che collega Zurigo a Stoccarda svolge un ruolo centrale in particolare quando si tratta di scaricare la linea della valle del Reno. La Svizzera e la Germania si erano impegnate a rafforzare questo asse nella convenzione del 6 settembre 1996 relativa all'accesso alla NTFA. Per la Svizzera quale piazza economica e paese di transito, è decisivo concretizzare questo impegno.

Lo scorso 22 maggio, i Ministri dei Trasporti dei due paesi hanno firmato una nuova convenzione atta a rafforzare l'accesso alla NTFA, un passo nella giusta direzione. In questo dossier, gli ambienti politici devono assumere un ruolo di leader.