

AMBASCIATA DI SVIZZERA
IN ITALIA

573.0(1) - MP/mc

00197 Roma, 29 novembre 1982
Via Barnaba Oriani 61
Tel. 803-641

Ufficio dell'integrazione
DFAE/DFEP

1. Dez. 1982

3003 B e r n a

Trasmissione di documentazione

Mi prego di accludere il testo seguente:

"Traforo ferroviario dello Spluga: scelta per il futuro"
pubblicato su ECONOMIA LARIANA, edito dalla Camera di Com-
mercio Industria Artigianato e Agricoltura di Como,
luglio/Settembre 1982, no. 3.

L'Ambasciatore di Svizzera:
p.o.

Osservazioni:

(Monti)

Allegati: citato

Copia a:
- DFTCE, Ferrovie Federali Svizzere
- DFTCE, Ufficio federale dei trasporti *Monti*
- DFAE, Direzione del diritto internazionale pubblico
(con allegato)

Traforo ferroviario dello Spluga: scelta per il futuro

Obiettivo del Comitato costituitosi a Splügen l'8 settembre è il potenziamento del sistema di trasporto europeo Nord-Sud mediante la «galleria ferroviaria di base dello Spluga».

Il progetto della nuova trasversale alpina centrale esige consenso a livello della Comunità Europea, dei Governi Centrali Regionali e di molteplici Organizzazioni. Anche se il progetto è chiaramente di dimensione europea al consenso è possibile pervenire solo attraverso l'appoggio popolare e dei rappresentanti economici e politici delle aree più direttamente interessate.

Il Comitato Internazionale opererà per conseguire appoggi e consensi coordinando opportunamente le iniziative fino alla decisione di costruire il Traforo dello Spluga.

Hanno firmato il protocollo Schmid, Hüni e Semenza presidenti dei Comitati nazionali svizzero, tedesco e italiano.

Pubblichiamo uno stralcio del messaggio di benvenuto alla cerimonia della fondazione da parte del Consigliere di Stato dr. Bernardo Lardi ed il discorso del Senatore Roland Klett, Presidente della Camera di Commercio di Stoccarda.

Cammina agevolmente il progetto del traforo ferroviario dello Spluga. Non sono troppo lontani i giorni nei quali l'ipotesi è stata ufficialmente ripresa per iniziativa di gruppi di respiro locale, ma già le cronache impongono di registrare la lievitazione a livello internazionale dell'intero discorso.

Per la sua costituzione, ai primi di settembre, il «Comitato internazionale» ha scelto proprio il passo Spluga a 2118 metri, a metà strada tra il valico italiano e la dogana elvetica, una lapide ricorda il rilancio di questo impegno, da parte dell'Italia, Svizzera, Germania, Austria, Liechtenstein.

L'organismo di lavoro si prefigge essenzialmente due scopi: uno tecnico, per la definizione del tracciato definitivo dell'opera; l'altro politico, per l'intesa dei Governi interessati con la CEE, il Consiglio d'Europa, il Parlamento Europeo. Una battaglia che si profila ancora lunga, impegnativa, ma è un fatto che a questo punto il sogno di un collegamento diretto tra il centro Europa (e più su il Mare del Nord) e il Mediterraneo (con il lecchese a fungere da stazione Sud, e a giocare su

questo piano la carta del suo inserimento in un contesto continentale; con la Lombardia a puntare anche attraverso questo progetto al riequilibrio) prende forma e spessore.

Molti scetticismi sono stati superati, e lo sottolinea lo stesso presidente del Comitato Internazionale - l'assessore regionale ai trasporti della Lombardia, Fabio Semenza - quando ricorda che «il treno sotto lo Spluga non è campanilismo di Regione, di Land o di Cantone, ma motivo di sopravvivenza per l'Europa e i suoi scambi». Al di qua delle Alpi l'interesse per il progetto è crescente, e lo dice l'assenso già espresso da Emilia Romagna, Liguria, Valle d'Aosta; lo stesso avviene al di là della frontiera italiana, però, dove si sta componendo un fronte significativo. I Paesi ufficialmente in gioco sono ormai cinque, ed è anche questo un aspetto che non deve essere sottovalutato. Ottimismo? Oggi più di ieri, certo. Anche se dinnanzi il Comitato internazionale ha una montagna di difficoltà da scalare, difficoltà in primo luogo di tipo burocratico, la speranza concreta si sta aprendo la strada. Proprio come - tra qualche anno, sotto lo Spluga - dovrà fare il tunnel ferroviario, se la lunga salita non avrà fiaccato prima le gambe che il progetto hanno fin qui sospinto avanti.

**Discorso del Senatore
Roland Klett,
presidente della Camera
di Commercio ed Industria
del Medio Neckar,
sede di Stoccarda.**

Ho l'onore, quale Presidente della Camera di Commercio ed Industria del Medio Neckar, sede di Stoccarda, di presentare a voi, signore e signori d'Italia, Austria e Svizzera i migliori saluti ed auguri dei nostri operatori economici alla riunione di fondazione del Comitato Internazionale per lo Spluga.

Io vengo dalla capitale del «Land» del Baden Württemberg: nella nostra zona viene realizzato all'incirca un terzo dell'intero prodotto lordo del Baden-Württemberg. Uno su tre delle marche di prodotti industriali viene esportato. Sia per l'ampiezza del mercato, su scala mondiale, sia per la lontananza delle fonti di rifornimento delle materie prime il successo della nostra attività economica può sussistere solo a condizione della esistenza di vie di traffico ben coneguate. Dò per scontato che sia nota la situazione insoddisfacente per quanto riguarda le vie ferrate ed accessi stradali di vitale importanza e - soprattutto - in direzione verso il sud.

Sull'asse Nord-Sud, per quanto riguarda il traffico stradale abbiamo a disposizione un solo valico delle Alpi, che ha buone possibilità per i mezzi pesanti: il Brennero. È su

questa via che si svolge l'80% del trasporto pesante con l'Italia. Per ragioni di protezione dell'ambiente, né l'Austria, né la Svizzera sono disposte a potenziare la capacità della rete stradale esistente. Per quanto riguarda le ferrovie abbiamo a disposizione due trasversali: ad occidente il Gottardo, il Sempione ed il Lötschberg, a oriente la linea del Brennero.

Già da qualche tempo si incontrano difficoltà al confine. Da due decenni ormai, sia le Amministrazioni ferroviarie, i Governi, nonché numerosi esperti, si scervellano per decidere in quale ubicazione ed in quale modo dovrà essere costruito un nuovo attraversamento ferroviario delle Alpi. Ma, come accade spesso per progetti del genere, fino ad ora non sono stati conseguiti risultati tangibili.

L'Italia e la Svizzera costituiscono uno dei nostri maggiori partners economici: seguiamo quindi con la massima attenzione gli sviluppi del dibattito, a volte carico di emotività, sulla nuova trasversale alpina. Sono diverse le ragioni per le quali gli operatori economici della regione attorno alla capitale del «Land» Baden-Württemberg si sono impegnati per la costruzione di una galleria attraverso lo Spluga. Tra queste, la più significativa è che un attraversamento alpino realizzato con le più moderne tecniche ferroviarie aumenterebbe del 100% la capacità dei valichi ora esistenti. Sarebbero quindi ovviati in grandissima parte gli attuali rischi delle spedizioni ferroviarie verso l'Italia. Si potrebbe togliere di mezzo l'attuale vuoto tra il Gottardo ed il Brennero, sarebbero ottimizzate le percorrenze sull'asse nord-sud nonché le velocità di spedizione. Ne riceve-



Roland Klett

rebbero nuovo impulso le attività regionali. Per ultimo, l'attraversamento dello Spluga potrebbe offrire alla ferrovia un'occasione unica di riguadagnare il terreno perduto a favore del traffico stradale sull'accesso Nord-Sud.

Ed è precisamente quest'ultima ragione che a me sembra essere la più importante. Secondo lo slogan «le merci sono della ferrovia», il trasporto di merci verso l'Italia e la Svizzera, soprattutto per le grandi distanze ed in base al principio molte volte affermato in base al quale se maggiore è la distanza maggiore è anche la possibilità per il trasporto ferroviario, dovrebbe essere di-

ventato, già da tempo, un dominio della ferrovia. Ciò non è ancora vero.

Le cause del ritardo sono molteplici: anzitutto la deficienza di infrastrutture adeguate, la mentalità ristretta delle amministrazioni ferroviarie dei singoli paesi e, oltre a ciò, ostacoli nel disbrigo delle pratiche doganali costituiscono elementi nocivi allo sviluppo del trasporto per ferrovia. È vero che sono state attuate delle collaborazioni tra le diverse ferrovie europee ma finora esse non sono riuscite ad ottenere una posizione preminente sul mercato. È sintomatico il fatto che, nel traffico ferroviario di merci internazionale ora, come prima, i tempi di percorso sono lunghi.

Lo Spluga crea per il trasporto su binari maggiore capacità, minori tempi di percorso e maggiore affidabilità. Non riusciremo mai a far capire abbastanza quanto siano preziosi in vantaggi offerti dall'attraversamento dello Spluga per lo scambio di merci tra l'Italia e la Repubblica Federale Tedesca ed anche con la Svizzera.

I disagi ormai ricorrenti che si verificano a Chiasso, ma anche al Brennero, ostacolano notevolmente e rendono difficoltoso lo scambio di merci. Gli ingorghi dei treni merci sulla linea del Reno e sulla tratta 900 Salisburgo - Monaco - Stoccarda si ripercuotono spesso fino a Mannheim ed anche fino ad Ulm. Ciò non conduce solo ad interruzioni di parecchie settimane del traffico di merci con l'Italia, ma influisce altresì negativamente sulle prestazioni del trasporto merci della rete nazionale germanica.

La costruzione di un tunnel sotto lo Spluga porterebbe a dei notevoli miglioramenti della fluidità del traf-

fico all'interno della Repubblica Federale ed in particolare nel Baden-Württemberg. La circolazione Nord-Sud potrebbe essere sviluppata in un primo tempo come avviene ora sulla linea del Reno. Da Zurigo, tuttavia, vi sarebbe la possibilità di instradare i treni o sulla salita del Gottardo, come adesso, oppure deviarla verso la galleria dello Spluga. Si aprirebbe pure l'alternativa di avviare i treni da Würzburg sul percorso Heilbronn - Stuttgart - Singen - Sciaffusa verso Zurigo e quindi attraverso il Gottardo o lo Spluga. A questo si potrebbe aggiungere una deviazione ferroviaria da Mannheim o da Würzburg via Stoccarda - Ulm - Friedrichshafen - Bregenz - Coira. Ciò offrirebbe una nuova via di traffico dalla Germania settentrionale verso l'Italia attraverso Würzburg - Crailsheim - Lindau - Coira. Sia le regioni situate nella parte sud-occidentale della Germania, in linea con il Gottardo, che quelle dell'estrema punta sud-orientale, che gravitano sul Brennero, guadagnerebbero molto dalla realizzazione della galleria dello Spluga sia come alleggerimento dell'attuale traffico sul Brennero per i collegamenti con l'Italia, inoltre avrebbero delle possibilità alternative. A fronte di questo, un tunnel sul Brennero non costituirebbe un'alternativa per il bacino di accesso del Gottardo e, all'opposto, un tunnel situato sul Gottardo non sarebbe un'alternativa per il bacino di accesso del Brennero.

È intuibile che, per ogni variante, si dovranno costruire, e soprattutto da noi nel Baden-Württemberg, tutte vie d'accesso allo Spluga. È altresì inconfutabile che dovrebbero essere impiegati grandi mezzi per

il miglioramento delle infrastrutture. Si dovrà, oltre a ciò, prendere in considerazione il fatto che i capitali necessari non possono essere reperiti a breve termine, ma dovranno essere messi a disposizione nell'arco di tempo dai 20 ai 30 anni.

Una volta riconosciuto che le ferrovie del futuro riusciranno ad ottenere un peso maggiore nel quadro dello sviluppo dei trasporti, ne consegue che, a prescindere dalla galleria dello Spluga, dovranno essere effettuati cospicui investimenti nella rete ferroviaria del Baden-Württemberg.

Già da ora, l'incremento annuale del 10% non può essere più assorbito dalla rete ferroviaria allo stato attuale. Premessa necessaria per l'inserimento più marcato della ferrovia nel sistema di trasporti per il traffico internazionale, non sarà solamente la ricostruzione delle grandi direttive Mannheim - Stoccarda - Ulm e Mannheim - Karlsruhe - Basilea, ma anche di tutte le tratte limitrofe. Ciò implica che, anche senza la galleria dello Spluga, le linee Würzburg - Stoccarda - Zurigo e Würzburg - Aalen - Ulm - Friedrichshafen, in un'ottica di lungo termine, dovranno essere ricostruite.

Da quanto ho finora esposto ci si potrà rendere conto che se nella regione del Medio Neckar ci siamo impegnati verso la realizzazione del sottopasso attraverso lo Spluga, non è stato per puro amore verso i vicini.

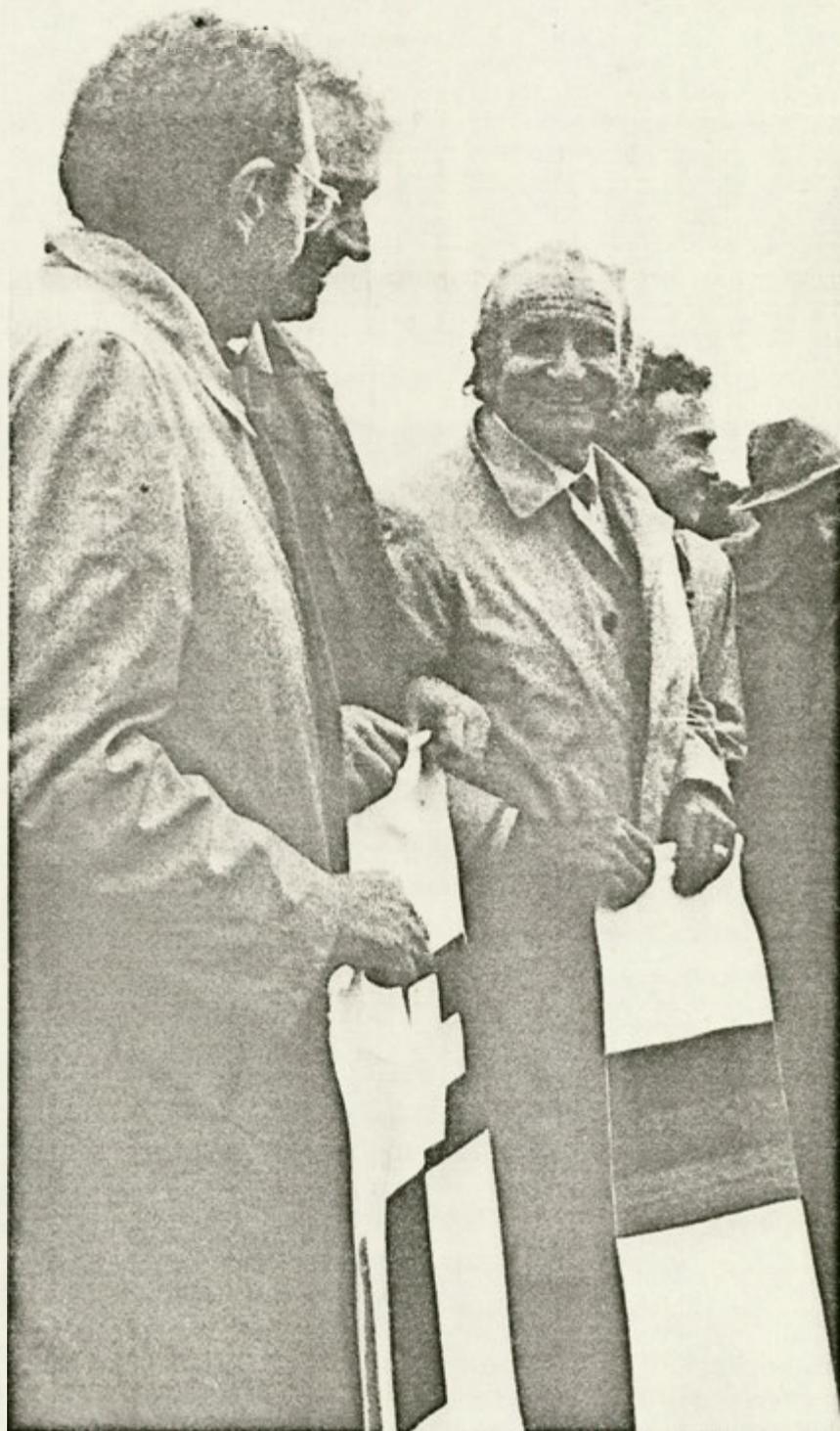
La nostra economia si attende notevoli vantaggi, estremamente concreti, dalla realizzazione dell'attraversamento dello Spluga tali da poter migliorare la nostra competitività e, non solo, ma che possono essere in grado di potenziare le zone

della nostra regione carenti di infrastrutture.

Mi riesce assai difficile comprendere l'obiezione addotta la quale nega al progetto dello Spluga un significato nella politica delle comunicazioni partendo dal presupposto che le vie di accesso allo Spluga non corrispondono oggi agli standard dello sviluppo.

Si aggiunga a questo uno slogan oggi molto di moda, e non del tutto infondato, che dice «assenza di fondi». Poiché ci scontriamo sempre più frequentemente con questo concetto, questo argomento, entrato per inciso, esige, secondo la mia opinione, alcune affermazioni di principio.

Ciò che riguarda le infrastrutture di una regione non può essere dal punto di vista dello sviluppo economico, affidato ai mutamenti derivati da come tira il vento negli ambienti politici, dalle tendenze alla moda o dalle esigenze finanziarie del momento. In momenti di difficoltà finanziarie, sia ben chiaro che ciò che è necessario non è né superfluo né di poca importanza. Non si tratta di un compito né facile né di grande soddisfazione. Ma l'attività economica non può, sebbene farebbe comodo, tralasciare, a fronte di difficoltà finanziarie, l'esame analitico e la formulazione di concetti.



Nella foto l'ing. Fabio Semenza, Assessore ai Trasporti e Viabilità della Regione Lombardia; il prof. Hans Schmid, Presidente del Comitato Svizzero e il dott. Otto P.W. Hüni, Presidente del Comitato Tedesco.

Lo affermerò in modo più convincente: ove lo sviluppo delle infrastrutture non abbia seguito quello dell'economia in generale, il compito e l'impegno a realizzare ciò che è necessario e di impedire che i fattori di carattere locale non peggiorino a fronte di altre zone di attività economica, saranno tanto più importanti quando si prevede un'incertezza per lo sviluppo economico. Si dovrà inoltre convincersi che si tratta, in ultima analisi, di evitare inutili perdite di denaro ed energia a causa dei nodi delle comunicazioni. Qualcuno potrebbe obiettare che con queste nostre osservazioni siamo andati oltre il tema, e cioè chi pensa alla situazione attuale solo in termini finanziari. L'attività economica, tuttavia, deve allargare i propri obiettivi ed identificare le debolezze strutturali di potenziale e far sapere dove l'intervento degli enti pubblici può sviluppare la maggiore efficacia per la produzione di benessere e questo vale per la ricostruzione delle grandi vie di comunicazione. Non vi è alcun dubbio che questo è il caso dello Spluga.

Si tratta del collegamento migliore tra parti distanti dell'Europa settentrionale e l'Italia. Quelle poche zone di attività economica per le quali non vale tale affermazione possiedono già ora, attraverso il Gottardo ed il Brennero sia buone strade che buone possibilità di comunicazione ferroviaria. Secondo la mia opinione sarebbe inconcepibile rinunciare alla costruzione di una galleria là dove porta maggiore utilità alle comunicazioni.

Attribuisco al fatto che oggi siamo qui riuniti per trattare uno dei più antichi valichi nel cuore dell'Europa, un significato simbolico.

Da una parte è una dimostrazione

delle interconnessioni sotto molti aspetti delle attività economiche dei nostri paesi e regioni e dall'altra indica l'importanza di una via di comunicazione ferroviaria principale attraverso lo Spluga per il trasporto di merci e lo sviluppo dei commerci. Significa, in una parola, lo sviluppo ed il riavvicinamento per dare sbocco senza impedimenti alle forze delle singole economie di zona. Con questi propositi veniamo a costruire, in ultima analisi, anche delle vie che sviluppano fiducia reciproca e sulla base delle quali vi sarà necessariamente un riavvicinamento. *

Roland Klett

Messaggio di saluto da parte del Consigliere di Stato dott. Bernardo Lardi, di Coira, sul passo dello Spluga.

Egredi Signori, cari amici, ho il piacere e l'onore di porgere a Voi tutti il più cordiale saluto e benvenuto a nome mio e a nome del Governo del cantone dei Grigioni. Ho il grande piacere di salutare oltre che i vicini amici Lombardi, con i quali da sempre teniamo vivi rapporti, le delegazioni dell'Emilia Romagna, della Liguria e Val d'Aosta. A loro il più caloroso benvenuto quali nuovi alleati nella causa comune. La Vostra presenza assieme a quella degli amici germanici, austriaci e del Principato del Liechtenstein su questo passo, che da sempre è stato una delle grandi vie di comunicazioni attraverso le Alpi, dà maggiore peso e significato all'evento e sottolinea l'interesse che l'opera va incontrando a livello europeo.

La storia del passo alpino dello Spluga si perde nella notte dei tempi. Quando nell'anno 15 a.C. i condottieri romani Druso e Tiberio conquistavano la Rezia, soggiogandola all'Impero romano, il passo dello Spluga, assieme a quello del Julier, diventarono le grandi vie di comunicazione dell'Impero romano tra la Gallia cisalpina al sud e la terra dei Rezi e dei Vindelici al

nord, mantenendo la loro importanza nel transito delle persone e delle merci attraverso i secoli successivi fino all'epoca moderna. A pochi chilometri da qui, giù a Chiavenna, nel 1176, Enrico il Leone s'inginocchiava davanti all'imperatore Federico Barbarossa dopo essere stato da lui sconfitto in battaglia. (Chissà che un giorno gli avversari dello Spluga non abbiano a chinarsi e domandar venia - forse giù a Chiavenna - per il loro errore!). Nell'estate del 1797, 185 anni fa, fu su questo stesso passo e forse in questo stesso luogo, che il governatore grigionese della Valtellina, a Marca di Mesocco, di ritorno da questa terra con il suo seguito incontrava il nuovo governatore in viaggio per questa destinazione e fermanolo lo esortava a tornarsene a casa, in quanto il popolo di Valtellina, Bormio e Chiavenna era insorto contro i Grigioni.

Negli anni dopo il 1820 sotto l'imperatore austro-ungarico fu costruita l'odierna strada dello Spluga e fino al 1882, anno in cui fu aperta la ferrovia del San Gottardo, la linea di comunicazione dello Spluga e le sue popolazioni al di qua e al di là del valico conobbero anni di intenso traffico e di prosperità. A partire da questo giorno la posizione dello Spluga quale via di comunicazione cambiava radicalmente in quanto perdeva la sua funzione di grande via di comunicazione nord-sud. Resta comunque fuori dubbio che per la sua posizione geografica e la configurazione topografica la linea dello Spluga mantiene la sua prerogativa nella scelta di nuovi itinerari attraverso le Alpi centro-orientali. La realizzazione della direttrice ferroviaria dello Spluga non si impone per proporre

un itinerario alternativo qualunque, ma per realizzare una nuova linea moderna, che oltre a servire delle vaste aree carenti di infrastrutture adeguate della Lombardia, della Svizzera Orientale, del Liechtenstein, dell'Austria e della Germania meridionale, corrisponde a dei precisi criteri di pianificazione del territorio dei paesi interessati, consentendo la decentralizzazione e il miglioramento del sistema europeo dei trasporti.

Io mi auguro che la giornata odierna possa essere determinante per la causa dello Spluga e che possa segnare una svolta verso un nuovo capitolo di storia dei trasporti, fatto d'intesa tra i popoli d'Europa e portare verso la realizzazione di una via di comunicazione che possa contribuire alla sua integrazione politica e al suo benessere economico e sociale.

Concludo ringraziando tutti Voi per essere intervenuti oggi alla costituzione del comitato internazionale per il promuovimento di quest'opera che trova il sostegno del governo, del parlamento e del popolo grigionese. Il mio riconoscimento vada soprattutto a coloro che da anni si battono con impegno per questa idea e in modo particolare agli amici Lombardi con alla testa l'Assessore Fabio Semenza, che da tempo ha lanciato l'idea del comitato internazionale e che assieme ai suoi colleghi della Giunta Regionale con tanto successo ha portato avanti, in Italia e nel Mercato Comune, la causa dello Spluga.

Bernardo Lardi