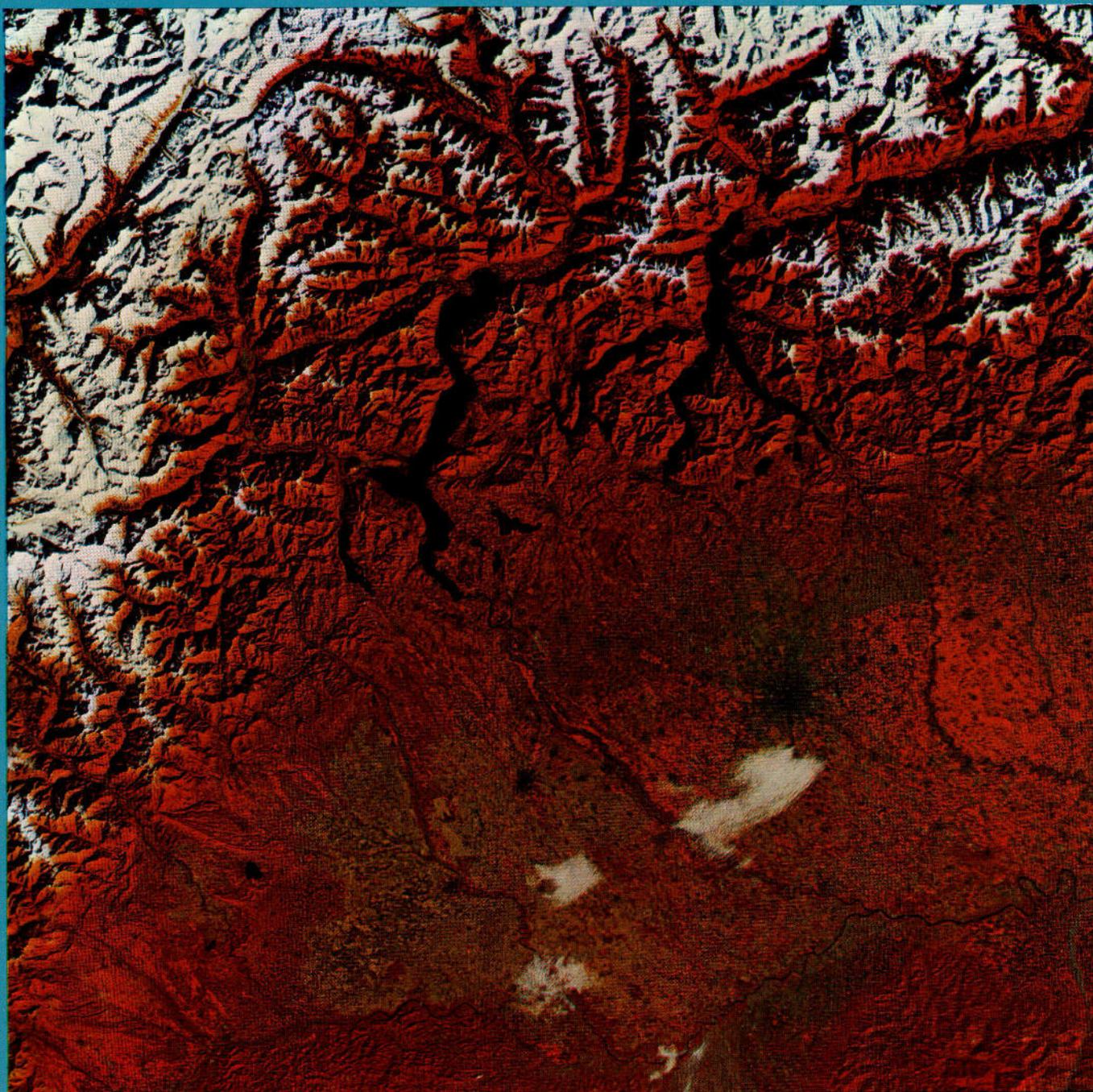


Lo Spluga 1

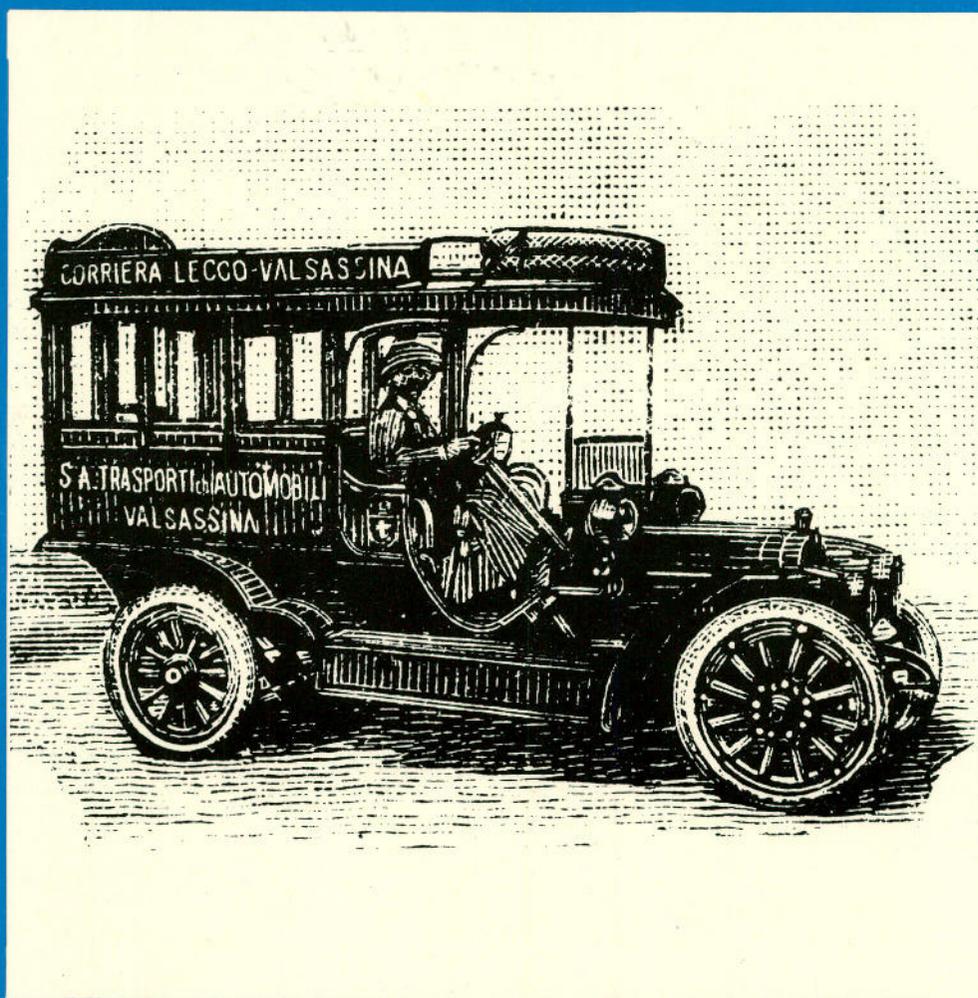


AUT. TRIB. LECCO N. 8 DEL 7.6.1982 - SPED. IN ABB. POST. GRUPPO IV - PUBBL. INF. AL 70%

Periodico del Comitato Promotore per il Traforo Ferroviario dello Spluga

SAL

servizi automobilistici lecchesi



1907-1982

75° anniversario dell'azienda di trasporti pubblici lecchesi

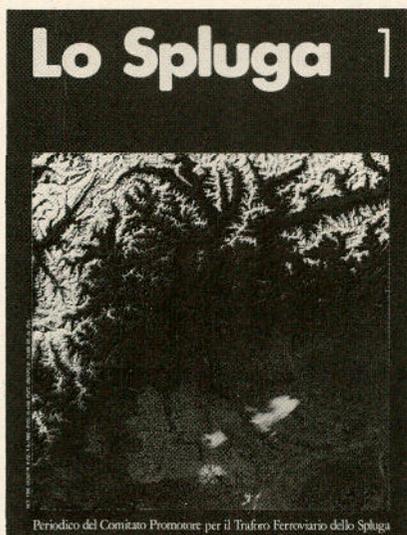
Lo Spluga 1

Anno 1 N. 1

Lo Spluga, Rivista trimestrale: Aprile Maggio Giugno 1982

Una copia Lire 3.000

Autorizzazione del Tribunale di Lecco N° 8 del 7 giugno 1982



Copertina: Fotografia dell'arco alpino comprendente il massiccio dello Spluga e la zona dei laghi ripresa dal satellite Landsat.

-
- pag. 5** Editoriale: Un primo passo di Fabio Semenza
-
- pag. 7** Un segno per il progetto di traforo
-
- pag. 7** Perché "Lo Spluga" di Giuseppe Dossi
-
- pag. 8** La battaglia per lo Spluga: Cronaca degli avvenimenti
-
- pag. 10** Il progetto del traforo
-
- pag. 13** L'Arge Alpe dice sì allo Spluga
-
- pag. 14** Perché i Grigioni vogliono lo Spluga... intervista di Franco Peloncini a Bernardo Lardi
-
- pag. 15** Ma le Ferrovie svizzere...
-
- pag. 17** La strategia del Comitato
-
- pag. 18** Grandi infrastrutture di trasporto
-
- pag. 20** L'opinione di Enrico Brivio
-
- pag. 20** L'opinione di Luigi Ghelardoni
-
- pag. 22** Nuovo Gottardo: dubbi anche nel Canton Ticino
-
- pag. 23** San Gallo: sì allo Spluga
-
- pag. 24** I porti ed i trasporti marittimi di Angelo Carossino
-
- pag. 25** Spluga e trasporti europei di Giovanni Giavazzi
-
- pag. 26** Lombardia anni '80 di Sergio Mariani
-
- pag. 31** Un secolo fa: perché la scelta del S. Gottardo di Aroldo Benini
-
- pag. 31** Spluga o San Gottardo?: i vari tentativi
-
- pag. 38** Liguria, Piemonte e Lombardia in Europa di Sergio Pininfarina
-
- pag. 39** Rassegna della stampa
-

Avvertiamo i lettori che per ragioni di carattere tecnico la rivista è stata consegnata alla stampa in ritardo rispetto ai tempi previsti.

Questa è l'unica ragione per la quale alcuni articoli e rassegne possono apparire superati.

Direttore responsabile

Fabio Semenza

Comitato di redazione

Aroldo Benini
Giuseppe Dossi
Sergio Mariani
Mario Peloncini
Livio Tosi

Coordinatore di redazione

Giuseppe Dossi

Segreteria di redazione

Maurizio Blini

Editore

Comitato per il traforo dello Spluga
sede operativa: via F. Filzi, 22
20124 Milano - Tel. 02/6262 4154

Progetto grafico

DA - Centro per il disegno ambientale -
P.zza Tricolore, 2 - 20129 Milano

Concessionaria pubblicità

Stella srl P.zza V. Veneto 8 - Lallio
(Bg) - Tel. 035/69.20.41

Impaginazione e stampa a cura della

Pubblinform via Galliari 29 - 24047
Treviglio (Bg) - Tel. 0363/45.885 -
46.883

Abbonamenti

annuale L. 10.000 - sostenitore
L. 50.000 - C/C Postale n. 21543202
intestato a "Comitato per il traforo
dello Spluga" - Spedizione in abbonamento postale gruppo IV - pubblicità inferiore al 70%



POTENZA BLU



Lamborghini
TRATTORI





ROMBARA **TURISMO**

*Graffiti preistorici, città d'arte,
 castelli, abbazie, cattedrali.
 Vacanze sulla neve e sui laghi,
 escursioni lungo i fiumi
 e nei parchi naturali.
 Gastronomia, artigianato, folklore
 e una grande ospitalità.
 Tutto questo, e molto altro ancora,
 è Lombardia Turismo.
 Perché non vieni a scoprirlo?*



REGIONE LOMBARDIA
 Settore Commercio e Turismo



In oltre cinquant'anni di esperienza nel campo dell'Elettrificazione Ferroviaria

la **SAE** **Società Anonima Elettificazione S.p.A.**

ha realizzato in:

ITALIA	11.320 Km.	3 kV. c.c.
ASIA	4.500 Km.	25 kV. c.a.
EUROPA	3.000 Km.	25 kV. c.a.
SUD AMERICA	600 Km.	3 kV. c.c.
AFRICA	1.620 Km.	3 kV. c.c. e 25 kV. c.a.
NORD AMERICA	800 Km.	25 kV. c.a.

con

progettazione di:

fondazioni / strutture
equipaggiamenti
catenaria
sottostazioni
linee alimentazione A.T.

costruzione, fornitura e montaggio di:

strutture
morsetterie
isolatori / conduttori
sottostazioni
linee alimentazione A.T.

La

SAE *con le società controllate del proprio gruppo*

Costruzione Meccaniche Lecchesi S.p.A. stabilimenti in Lecco
Carpenterie Campane S.p.A. stabilimenti in Napoli
specializzati nella costruzione di carpenteria metallica e accessori
Società Italiana Montaggi S.p.A. centro cantieri di Bologna,
sta eseguendo in Messico la progettazione, fornitura ed il
montaggio (contratto chiavi in mano) della linea
Mexico-Queretaro Irapuato (800 Km.) a 25 kV. a.c.

SAE

Società Anonima Elettificazione S.p.A.

Un primo passo

Editoriale

La novità dell'ultimo scorcio del secolo 20° nel campo dei trasporti è rappresentata non solo dalle innovazioni tecnologiche, ma soprattutto dalla rivoluzione apportata nel campo dell'integrazione.

I vari sistemi di trasporto, quello terrestre, quello marittimo ed idroviario e quello aereo stanno subendo e subiranno entro l'anno 2000 una programmata compenetrazione d'uso, in particolare nelle aree più forti e più avanzate come ad esempio l'Europa.

I segnali di questa tendenza stanno divenendo sempre più fatti concreti non solo per necessità di cose evidenti e non più procrastinabili, ma anche per assicurare al settore trasporto la massima competitività per se stesso, per l'indispensabile raggiungimento dell'obiettivo, che è il contenimento ed abbassamento dei costi nei confronti di uno sviluppo sociale economico sempre più evidente malgrado le crisi ricorrenti.

Di tutte le regioni europee la Lombardia è forse quella che è più attenta allo sviluppo di questa strategia, per la necessità di dover superare il manifesto dislivello fra condizione attuale dei propri trasporti ed il suo status economico e sociale raggiunto dall'ultimo dopoguerra in avanti. Questa moderna concezione, che tende ad operare come effetto di trascinamento nei riguardi di tutto il resto d'Italia altrettanto bisognoso di un simile avanzamento nel campo dei trasporti, non può non riverberarsi con altrettanta efficacia nei confronti del sistema vigente nelle altre Regioni europee, soprattutto nei riguardi di quelle collocate oltralpe. La scelta a favore della costruzione del traforo ferroviario di base dello Spluga costituisce uno dei segnali fondamentali della ristrutturazione del sistema dei trasporti terrestri dell'intera Europa. Che questa scelta sia calibrata in modo corretto ed esatto sia dal punto di vista del riequilibrio territoriale della regione che del recupero delle entrate e dei guadagni portati dall'esercizio di una

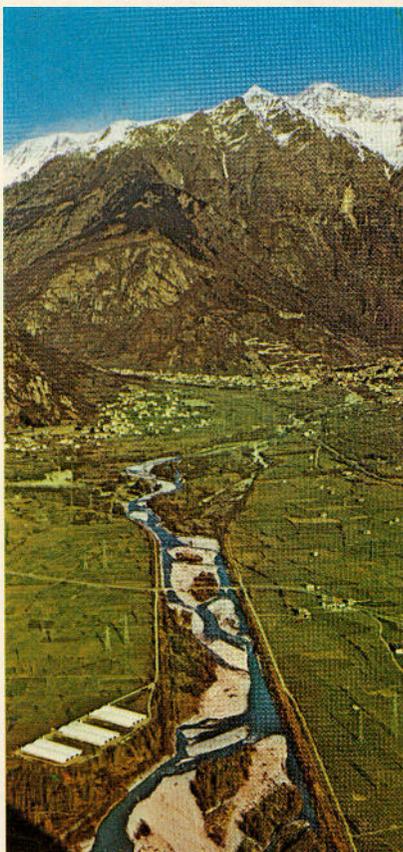
simile infrastruttura secondo gli studi già compiuti, è dimostrata altresì dall'adesione formulata ufficialmente da altre due Regioni italiane, la Liguria e l'Emilia-Romagna, che intendono concorrere a formare il Consorzio interregionale per la promozione e costruzione dello Spluga. Si tratta di un primo passo assai importante che si integra da un lato con il riscontro ottenuto da altre Regioni italiane che man mano si sta manifestando e con la prossima costituzione del Comitato internazionale dello Spluga destinato a far confluire le forze attive e favorevoli, italiane, svizzere, tedesche, austriache, alla risoluzione di questo problema e più in generale del potenziamento strutturale nel campo dei trasporti dei passaggi transalpini fra Sud e Nord Europa.

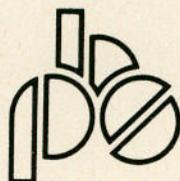
Non va dimenticata peraltro una annotazione importante: il fatto originale che, nel pieno di una situazione di crisi economica e sociale dell'Europa soggiacente alla più grande e vasta crisi internazionale, una pattuglia sempre più vasta di europei, tra i quali i lombardi, desiderano con tutto il loro animo integrare l'Europa con fatti concreti gettando le basi fin d'ora della costruzione materiale di tali strutture.

La forza di siffatto intendimento è tale per cui le scelte sono già divenute precise e si sono caricate della volontà necessaria per attuarle nella direzione giusta e razionale facendo ricordo a qualsiasi mezzo finanziario disponibile.

Ecco perché il no al S. Gottardo espresso l'11/12/1980 a Lecco ed il sì allo Spluga, al di là di un significato di bandiera, rappresenta la base di partenza di una conquista ragionata che la Lombardia intende portare avanti con la massima determinazione confortata dalla simpatia e dal concorso degli altri italiani e dagli altri europei.

Fabio Semenza
*Presidente del Comitato
Promotore dello Spluga*





Banca Popolare di Sondrio

fondata nel 1871

Sede sociale e direzione generale in Sondrio

Piazza Garibaldi, 16 - 23100 Sondrio - tel. (0342) 212.325 - 217.425 - 210.951
telex: 311174 POPSOC I - 312652 POPSOE I
321347 POPSOR I - swift: POSO IT 22

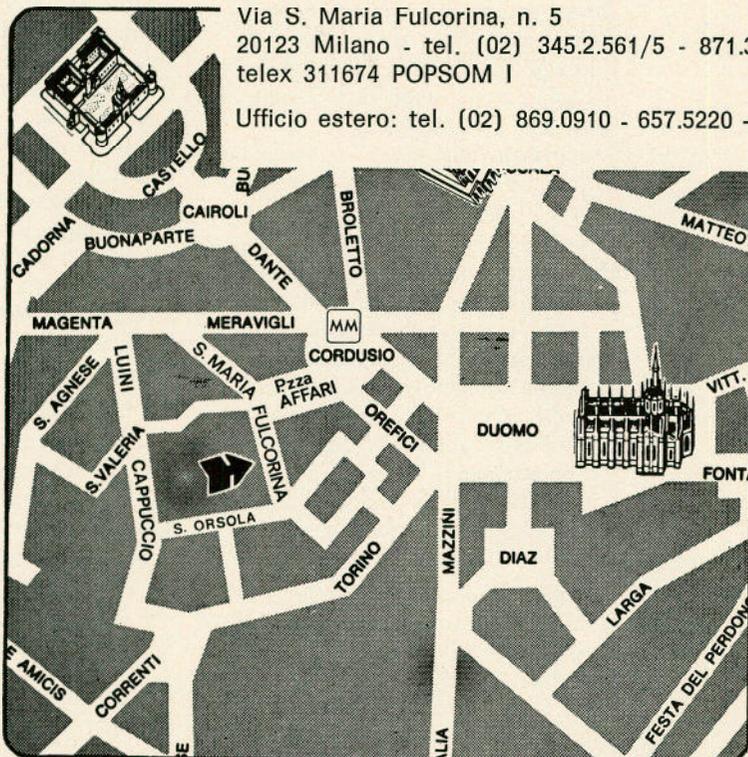
33 filiali in provincia di Sondrio

MILANO

filiale con uffici in:

Via S. Maria Fulcorina, n. 5
20123 Milano - tel. (02) 345.2.561/5 - 871.386 - 863.243 - 803.918
telex 311674 POPSOM I

Ufficio estero: tel. (02) 869.0910 - 657.5220 - telex 335153 BPSEST I



dal 1° giugno 1982

COLICO (Como)

filiale con uffici in Piazza Cavour - tel. (0341) 941.260

e prossimamente

LECCO

Siamo anche presenti con osservatori economici (uffici di rappresentanza in comune con i partners del Gruppo Nordest) a

ROMA

Piazza S. Lorenzo in Lucina, n. 4
00186 Roma
telefono (06) 67.98.177 - 67.95.415 - telex 611555 NORDES I

LONDRA

Friars House 39/41 New Broad Street
London EC2M 1NH - tel. (00 44 1) 62.80.365/6/7
telex 8952649 NORDES G - 8811628 GNELON G

Un segno per il progetto di traforo

Il marchio che è stato scelto per contraddistinguere le attività di promozione per il traforo ferroviario dello Spluga nasce dalla esigenza di dire senza parole, descrittivamente ma nel più sintetico dei modi, tutte le attese che stanno coagulandosi attorno a questa ipotesi suggestiva. Dalla rosa di alternative proposte questo segno è stato selezionato perchè, meglio ancora degli altri, si prestava ad esprimere simultaneamente i concetti più scontati del problema oltre a quelli che possono essere percepiti solo ad un esame più approfondito: in effetti la bontà di un segno adatto a marcare si valuta, oltre che sulla base della sua semplicità che è condizione di facile memorizzazione, anche sulla sua riserva di potenziali significati ai quali la nostra immagine fa ricorso mediante il proprio patrimonio fantastico.

È evidente l'idea di galleria, di tunnel, di traforo nell'uso del segno ricurvo che si riallaccia alla sezione trasversale di questo manufatto così come risulta dalla memoria di chiunque che non sia neppure necessariamente un tecnico.

Il cerchio che è sotteso dall'arco vuole esprimere il punto focale della visione della luce dall'interno di una galleria: la luce prima si desidera, poi si intuisce, poi si percepisce con gradualità crescente da un primo minuscolo punto fino al barbaglio finale che caratterizza l'uscita all'aperto.

Lo studio del marchio e la impostazione grafica sistematica delle pubblicazioni concernenti il progetto di traforo ferroviario dello Spluga sono state effettuate dagli architetti del centro DA di Milano che da tempo lavorano alla qualificazione degli spazi per il trasporto, alla ideazione di appropriate attrezzature e di una attuale informatica.



Perchè lo "Spluga"

Molto spesso la distanza non si può misurare in chilometri. In tre ore di autostrada si arriva a Firenze o a Bolzano, per non parlare di Venezia, Genova e Torino. Ma a Sondrio in 180 minuti si arriva ancora con difficoltà e questo è soltanto un esempio per capire come sono anacronistici, oggi, nel 1982, i collegamenti stradali in Lombardia. Non parliamo poi di quelli ferroviari: mancanza di mezzi finanziari, conflittualità nel rapporto fra ruolo pubblico e privato, errori madornali dei governi che si sono succeduti nel dopoguerra hanno portato all'attuale, grave situazione col rischio di distruggere una ricchezza così faticosamente accumulata. Se la Lombardia vuole dunque continuare a svilupparsi, se vuole avere anche in futuro un ruolo trainante, una delle sfide che deve vincere è quella dei trasporti. Ora, finalmente, ci si sta muovendo nella direzione giusta: nei prossimi dieci anni verranno investiti in Lombardia, nel settore dei trasporti, quasi 3000 miliardi. Il Piano dei Trasporti che sta per essere approvato dal Consiglio regionale vuole infatti rivendicare alla regione il posto che le compete (c'è da ricordare che il grosso del traffico è rappresentato, oltre che dai trasporti interni della Regione, dai flussi commerciali con l'estero).

Per quanto concerne la rete ferroviaria, fra le iniziative più immediate da realizzare vi è anche la creazione del traforo dello Spluga.

Un anno di studi e convegni promossi dal Comitato Promotore ha convinto tutti della necessità di collegare attraverso lo Spluga la Lombardia all'Europa centrale, la

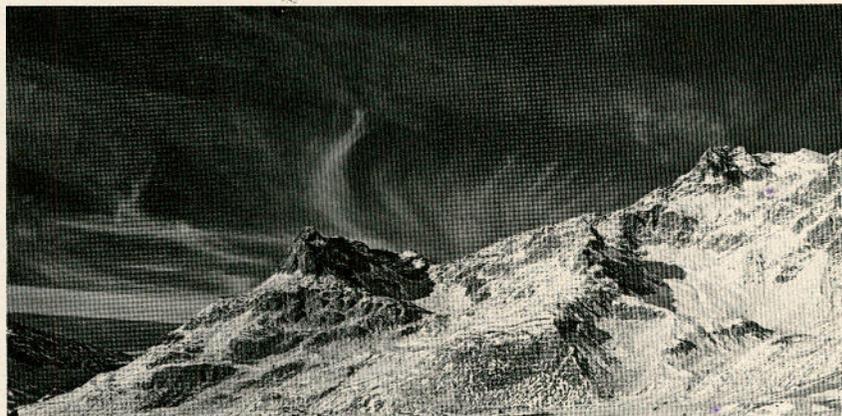
Regione più industriale d'Italia e che è anche l'unica a non avere uno sbocco transalpino diretto.

Ma se possiamo dire con soddisfazione di avere risuscitato in così poco tempo a livello nazionale ed internazionale l'interesse per quest'opera nel contesto della tematica delle grandi infrastrutture di trasporto europee in fase di esame presso la CEE, ora dobbiamo compiere un altro passo, quello decisivo: far conoscere al maggior numero di persone possibili l'importanza e l'indispensabilità dello Spluga per lo sviluppo non solo della Lombardia e delle Regioni maggiormente interessate, ma per l'intero Paese. A tal fine abbiamo promosso una pubblicazione a diffusione nazionale con periodicità trimestrale che sviluppi e dibatta fra gli operatori economici pubblici e privati, le forze politiche, sociali e sindacali, i cittadini, la tematica del traforo dello Spluga.

Siamo disponibili ad esaminare e a confrontarci con tutte le posizioni, ad ospitare i contributi anche critici, purchè costruttivi, nella convinzione che dovremo portare il Governo italiano e quello dei Paesi interessati (Svizzera, Germania ed Austria) a compiere la scelta giusta e che già i sostenitori dello Spluga ritenevano tale più di un secolo fa, come i fatti hanno dato ragione.

Con questa fiducia licenziamo alle stampe e offriamo in giudizio ai lettori questo primo numero della Rivista, convinti di migliorarla nel tempo e ci riusciremo, se accanto all'impegno odierno di pochi, ci sarà l'interesse di tutti coloro che credono nella nostra iniziativa.

Giuseppe Dossi



La battaglia per lo Spluga

Cronaca degli avvenimenti

**20 - 21 novembre 1980
a Lecco:**

Convegno "La direttrice Reno-Lario attraverso lo Spluga". È la data di ripresa della battaglia per lo Spluga, iniziata negli anni 1970-1973 in provincia di Sondrio ad opera del Comitato chiavennasco per lo Spluga e del Movimento Federalista Europeo, con vivo consenso popolare.

**27 novembre 1980
a San Gallo (Svizzera):**

Vi sono i primi contatti internazionali del costituendo Comitato promotore del traforo ferroviario dello Spluga e le prime dichiarazioni ufficiali di impegno del Presidente della Giunta della Regione Lombardia, Guzzetti, e dell'Assessore ai Trasporti, ing. Semenza.

**13 marzo 1981
a Milano:**

Costituzione ufficiale del Comitato provvisorio per lo Spluga ferroviario e affidamento alla GESP di Milano dello studio del progetto di fattibilità, in collaborazione con altre Società consulenti.

**6 aprile 1981
a Lecco:**

Presentazione del progetto e sua immediata risonanza internazionale proprio nei giorni in cui, in sintonia con le fondate speranze degli "splughisti", si veniva a sapere i risultati di un'indagine indetta dal Governo Federale Elvetico: 11 Cantoni per lo Spluga, 11 per il Gottardo e 4 agnostici!

**18 giugno 1981
a Strasburgo:**

I rappresentanti del Comitato per lo Spluga incontrano 10 parlamentari europei italiani di diversi partiti per sollecitarli ad inquadrare il discorso dello Spluga nel contesto della tematica delle grandi infrastrutture di trasporto europee in fase di esame proprio in quei giorni al Parlamento Europeo.

**9 luglio 1981
al Parlamento Europeo:**

Gli onn. Bonaccini, Carossino, Cassanmagnago, Cerretti, Diana,

Giavazzi, Leonardi, Macario, Ripa di Meana, Sassano e Travaglini presentano al Parlamento Europeo una proposta di risoluzione con la quale si invita la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo "... a tener presente, nel contesto della già sollecitata elaborazione di una lista di priorità per progetti di interesse comunitario, quelli relativi all'attraversamento dei valichi alpini e tra questi l'ipotesi del tunnel dello Spluga quale soluzione ai problemi di comunicazione tra Italia e Svizzera attraverso la Lombardia, per risolvere, almeno in parte, i gravi problemi arretrati e di futuro sviluppo della regione nell'ambito della quale si svolge ora l'interscambio di oltre un terzo del traffico italiano nazionale ed internazionale, con la contemporanea improrogabile necessità di raggiungere una più equa ridistribuzione di tutti i traffici all'interno e all'esterno della

regione stessa e ottenere, con l'impiego razionale del mezzo ferroviario e del trasporto combinato, quote sensibili di risparmio energetico".

**18 - 19 giugno 1981
a Feldkirch (Austria):**

In sede di riunione dei Capi di Governo dell'ARGE ALP viene discusso il problema delle infrastrutture di trasporto alpino, con una dichiarazione ufficiale negativa nei riguardi di un Nuovo Gottardo ed a favore di Spluga e Brennero, ritenuti tra di loro compatibili in un'ottica europea.

**13 - 14 novembre 1981
a Milano:**

Su sollecitazione dei Parlamentari Europei firmatari della proposta di risoluzione al P.E., si è svolto un Convegno internazionale sul problema



dello sviluppo dei trasporti Sud-Nord Europa, con particolare riferimento allo Spluga.

Questo Convegno è una pietra miliare nella vicenda Spluga per l'importanza degli interventi, per la vastità di approccio e per le dichiarazioni del Ministro dei Trasporti italiano, on. Vincenzo Balzamo, che ha assicurato la sua piena disponibilità ad esaminare il problema. Al termine dei lavori è stata presentata una proposta di risoluzione con la quale la Regione Lombardia:

"SI IMPEGNA

a costituire un consorzio fra le Regioni, le Provincie e i Comuni, le Camere di Commercio, le Associazioni Industriali, le Casse di Risparmio e quanti altri Enti pubblici interessati, finalizzato alla realizzazione del traforo ferroviario di base dello Spluga ed opere connesse; contestualmente

SI IMPEGNA

ad indire un Congresso per la costituzione di un Comitato Internazionale promotore del traforo dello Spluga al quale chiederà l'adesione dei Cantoni Grigioni, San Gallo ed eventuali altri Cantoni svizzeri, del Principato del Liechtenstein, del Länd Vörarlberg, dei Länd Baviera e Baden-Württemberg e delle Regioni italiane interessate: Lombardia, Emilia-Romagna e Liguria".

**6 febbraio 1982
a Milano:**

Comunicato Stampa n. 38 della Giunta Regionale Lombarda

Adesione della Regione al Comitato promotore per il traforo dello Spluga
In occasione della prossima assemblea dei soci che si terrà a Lecco lunedì 8 febbraio, nella quale verranno rinnovati gli organi direttivi, la Giunta Regionale ha deliberato la propria adesione ufficiale al Comitato Promotore del traforo ferroviario di base del Monte Spluga. "Non si tratta di un semplice atto formale — ha dichiarato l'Assessore Regionale ai trasporti Fabio Semenza, che è anche il Presidente del Comitato — La decisione della Giunta vuol significare la volontà politica della Regione Lombardia allo sforzo intrapreso di

portare avanti lo studio e la realizzazione del traforo transalpino negli interessi non solo della Lombardia, ma di tutto il Paese. È, inoltre, una logica conseguenza, dopo le prese di posizione a favore, recepite sia nel piano regionale di sviluppo sia nel piano regionale dei trasporti". Nel Comitato la Giunta sarà rappresentata, oltre che dal presidente Guzzetti e da Semenza, dal vice presidente e assessore ai lavori pubblici Lodigiani, dagli assessori al coordinamento per il territorio Vertemati, al turismo Picciotto Crisafulli, alla cultura Galli e al coordinamento per i servizi sociali Rampa; cioè da quegli amministratori regionali che avevano già dato il loro assenso scritto a titolo personale. A proposito dell'incontro di lunedì a Lecco, Semenza ha dichiarato: "È un appuntamento importante, non solo per il rinnovo delle cariche interne del comitato, ma per le decisioni che si dovranno prendere. In particolare, verrà svolta un'approfondita relazione concernente i problemi di natura internazionale e commerciale per i quali è necessario definire rapidamente gli studi e assumere le decisioni conseguenti per realizzare quei nuovi trafori transalpini, come lo Spluga, che creeranno un grosso salto di qualità per il trasporto fra Sud e Nord Europa".

**8 febbraio 1982
a Lecco:**

L'assemblea dei Soci decide di dare un assetto definitivo e permanente al Comitato con la nomina di un Consiglio di Amministrazione composto da 11 personalità.

- 1) Semenza Fabio
Presidente
Assessore Trasporti Regione Lombardia
- 2) Giavazzi Giovanni
Vice Presidente
Comune di Bergamo
(Parlamentare europeo)
- 3) Korach Vittorio
Vice Presidente
Assessore Trasporti Comune di Milano
- 4) Resinelli Giuseppe
Segretario - Sindaco di Lecco
- 5) Ballerini Enrico

Consigliere
Segretario Provinciale PLI - Como

6) Battiston Celso
Consigliere
Presidente Associazione Industriali Lecchesi

7) Golfari Cesare
Consigliere Fondazione Bellemo

8) Marchini Roberto
Consigliere
Presidente Amministrazione Prov.le Sondrio

9) Muffatti Antonio
Consigliere
Consigliere regionale

10) Picciotto Crisafulli Orazio
Consigliere
Assessore Turismo Regione Lombardia

11) Vertemati Luigi
Consigliere
Assessore Coordinamento Territorio Regione Lombardia

**25 maggio 1982
a Roma:**

In un incontro interministeriale, promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, sono stati ufficialmente resi noti al Governo italiano gli studi e i progetti finora elaborati dal Comitato Promotore dello Spluga.

**25 maggio 1982
a Varese:**

Il sindacato lombardo nel corso di un seminario organizzato dalla CGIL - CISL - UIL, ribadisce la sua netta preferenza per il traforo ferroviario dello Spluga rispetto a quello del Gottardo, e in subordine per quello del Brennero in vista della costituzione del sindacato dei lavoratori delle Regioni alpine.

1 giugno 1982:

Il Presidente della Giunta regionale Giuseppe Guzzetti comunica che le Giunte regionali delle Regioni Emilia-Romagna e Liguria hanno aderito al Consorzio interregionale in via di costituzione per il traforo ferroviario dello Spluga.

Il progetto del traforo

Sintesi dello studio "Galleria dello Spluga e direttrice ferroviaria Spluga-Lecco"

Il sempre crescente volume di merce scambiata nella comunità Europea (circa mezzo miliardo di tonnellate all'anno) e conseguentemente l'incessante incremento dei trasporti testimoniano l'intensificarsi dello sviluppo delle relazioni commerciali all'interno dell'Europa. Il ruolo dell'Italia tuttavia, in termini di generazione di traffico, appare modesto rispetto a quello degli altri paesi CEE.

Se ciò è in parte dovuto alla relativa debolezza di alcuni comparti del nostro sistema ferroviario, lo è certamente di più per il limite oggettivo costituito dalla barriera naturale alpina.

Il trasporto merci fra l'Italia ed il nord Europa si sviluppa infatti via mare per una quota variabile dal 35% al 40% dello scambio complessivo. Ciò nonostante non meno del 60% del movimento delle merci delle FF.SS. continua ad essere sostenuto dalle relazioni internazionali; il che significa che la rete ferroviaria italiana rappresenta sempre un momento importante di raccordo tra le ferrovie europee e le industrie del nostro Paese.

Da quanto detto e dalle previsioni di sviluppo di traffico nell'arco alpino si consolida il convincimento che solo attraverso opere infrastrutturali di ampia portata le nostre FF.SS. possono reggere il passo con la prevista futura crescente domanda di traffico.

I criteri di base che hanno caratterizzato la natura dello studio "Galleria dello Spluga e direttrice ferroviaria Spluga-Lecco" sono:

- la proiezione funzionale negli anni 2000,
 - il contenimento della lunghezza della galleria di base,
 - la massima integrazione strutturale e funzionale con il sistema ferroviario attuale,
 - l'analisi dell'impatto ambientale.
- In accordo con la proiezione funzionale negli anni 2000, la linea studiata dovrà essere dotata delle attrezzature tecniche più moderne impiegate per le linee ferroviarie di gran traffico.

La marcia dei treni potrà quindi

essere regolata automaticamente, anche nei riguardi della velocità, della frenatura, dello sforzo di trazione, dell'alimentazione, in maniera da garantire il rendimento ottimale della linea e delle stazioni.

Nonostante la maggiore pendenza massima da noi prevista per il nuovo tracciato (fino al 14‰), il programma di esercizio formulato consente velocità di 200 km/h per i treni viaggiatori e 100 km/h per i treni merci, garantendo alla linea una potenzialità di 200 treni/giorno. L'analisi del possibile contenimento della lunghezza della galleria di base, ha comportato lo studio di diverse ipotesi alternative che si pongono l'obiettivo di raggiungere da nord e da sud quote di imbocco più alte alle quali far corrispondere, evidentemente, gallerie di base più corte.

La ricerca della massima integrazione della nuova direttrice con la rete ferroviaria già esistente, o potenzialmente tale in forza del piano di interventi straordinari delle FF.SS., ha tenuto conto delle seguenti esigenze:

- il cambio del sistema di trazione deve avvenire a valle lato Italia,
 - lo smistamento delle merci deve effettuarsi a nord del quadrilatero di scorrimento studiato per la Lombardia,
 - deve essere previsto l'inserimento della linea Tirano-Sondrio-Colico nella nuova direttrice ferroviaria,
 - bisogna garantire la coincidenza della direttrice ferroviaria con il servizio locale della attuale Colico-Chiavenna,
 - è necessario effettuare il servizio di carico delle auto in zona di pianura.
- In particolare la localizzazione della stazione di smistamento merci nell'area compresa tra Delebio e Colico può consentire interconnessione con la linea Sondrio-Tirano a servizio del traffico merci della Valtellina. Sempre in zona Delebio si localizzerà il centro di carico delle automobili private, nonchè il cambio trazione dei treni viaggiatori e merci diretti. Nella stesura del tracciato, infine, dal portale sud della galleria di base dello Spluga fino a Lecco, è stato costantemente considerato il problema della salvaguardia dell'ambiente naturale.

In funzione di questo problema molti

tratti che avrebbero potuto tecnicamente svilupparsi completamente in superficie sono stati riportati in galleria, mentre i brevi tratti scoperti sono stati concepiti quasi sempre in trincea.

Tralasciando le informazioni di maggiore dettaglio sulla natura delle rocce riportate nello studio, e concentrando l'attenzione sul massiccio dello Spluga, è possibile individuare i punti di natura geologica maggiormente delicati, costituiti essenzialmente dall'assetto tettonico dell'aria e dei piani di sovrascorrimento situati in corrispondenza dell'incontro delle diverse unità tettoniche.

Per quanto riguarda lo scavo, sono pertanto possibili problemi di stabilità. Inoltre tale formazione funziona sicuramente da roccia serbatoio per il sistema idrogeologico dell'area, ed anche perciò questo tratto si presenterà quindi come il più impegnativo per l'attraversamento.

Il suo superamento richiede pertanto la previsione di un tracciato orientato in direzione subortogonale ai piani principali di dislocazione e di scistosità; in tal modo sarà limitato al massimo lo spessore di materiali molto tettonizzati da attraversare.

La quantizzazione degli spessori, delle effettive condizioni meccaniche delle rocce in profondità, delle quantità d'acqua, circolanti, ecc., potrà essere fatta solo con dettagliate indagini e rilievi che dovranno essere previsti per le fasi di studio successive.

In linea di massima, a parte le zone con dislocazioni tettoniche sulle quali ci siamo soffermati, le rocce del tratto considerato presentano nella generalità buone caratteristiche meccaniche, tali comunque da non porre particolari problemi per gli scavi.

Il tracciato ferroviario

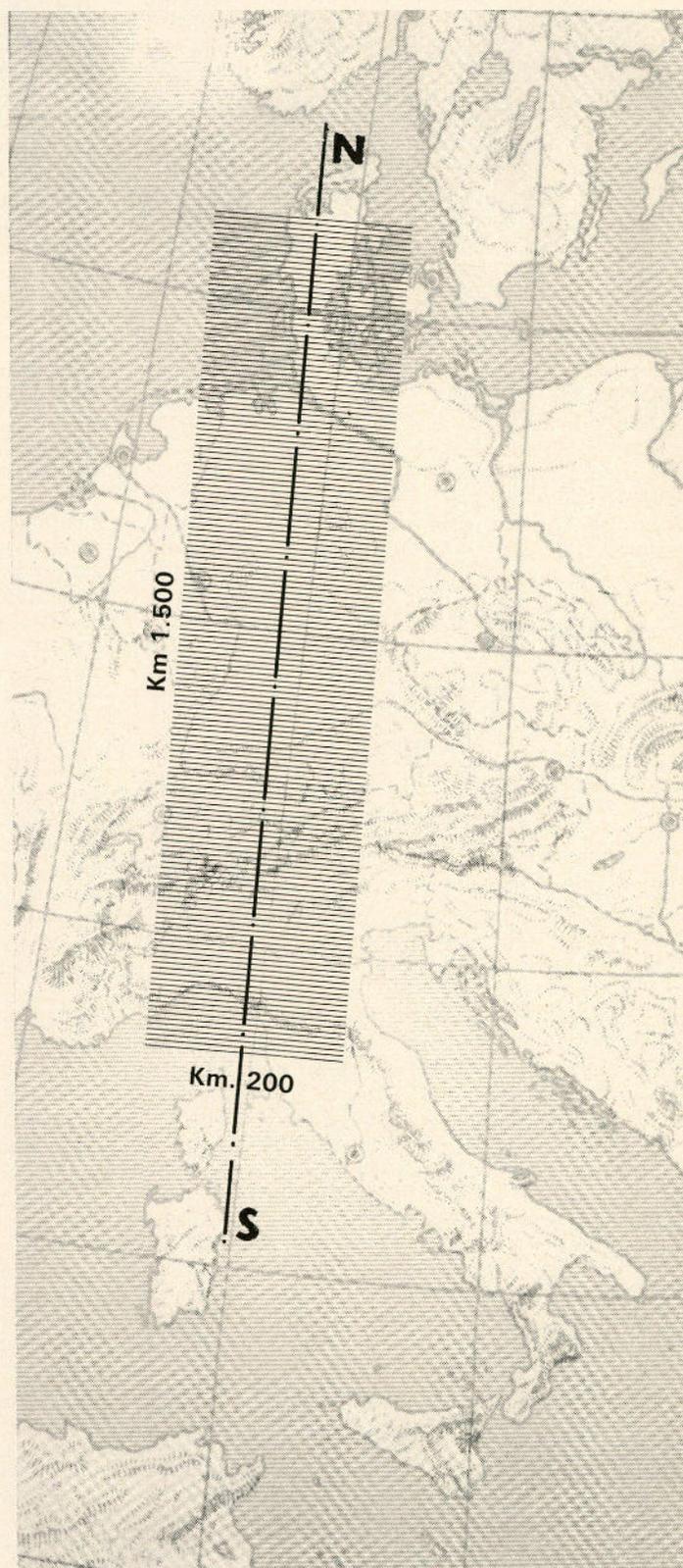
Schematizzando al massimo, il tracciato ferroviario da Coira a Lecco è caratterizzato:

- da una galleria di base (31,5 km) i cui portali nord e sud si trovano rispettivamente in località Andeer (Svizzera) a 966 m e località Mescolana (Italia) a 650 m;
- da un tratto misto di collegamento tra il portale sud e Colico costituito da tre viadotti di lunghezza variabile

segue

UNITÀ TERRITORIALI EUROPEE ATTRAVERSALE
DALL'ASSE GEOGRAFICO NORD-SUD DELLO
SPLUGA E CONTENUTE IN FASCE COASSIALI DI
AMPIEZZA 100 km A OVEST E 100 km A EST

Unità territoriale	Popolazione	Superficie kmq.
ASSE SPLUGA		
Danimarca	5.060.000	43.075
Amburgo	1.726.000	754
Schleswig-Holstein	2.584.000	15.678
Brema	721.000	404
Bassa Sassonia	7.252.000	47.430
Assia	5.564.000	21.113
Baden-Württemberg	9.194.000	35.751
Appenzello A.R.		
Appenzello I.R.	610.700	9.544
San Gallo-Grigioni		
Lombardia	8.813.000	23.850
Liguria	1.868.000	5.414
Totale	43.392.700	203.013
OVEST ASSE		
Westfalia		
Renania del Nord		
Detmold - Münster	7.967.000	21.406
Arnsberg		
Renania Palatinato		
Assia Renania		
Palat.	1.828.000	6.823
Turgovia - Argovia		
Uri - Zurigo		
Sciaffusa - Ticino		
Lucerna - Schwiz		
Glarodna - Obwalden		
Hidwalden - Zug	2.666.000	12.416
Piemonte - Novara		
Vercelli - Asti		
Alessandria	1.596.000	11.666
Totale	14.057.000	52.311
EST ASSE		
Baviera - Bassa		
Franconia - Alta		
Franconia - Svevia		
Franconia Centrale	5.306.000	33.015
Liechtenstein	13.757	157
Voralberg	301.500	2.601
Emilia-Romagna		
Piacenza - Parma		
Reggio Emilia	1.101.256	8.329
Toscana - Massa C.		
Lucca - Livorno	909.895	4.148
Totale	7.632.408	48.250
Totale Generale	65.082.558	303.574



da 0,5 a 1,5 km, due gallerie di 8 e 10,75 km, altre brevi gallerie e lunghi tratti di percorso allo scoperto; — dalla direttrice Colico-Lecco caratterizzata da soli 4,35 km allo scoperto e da tre gallerie per complessivi ulteriori 29,65 km. Sullo sviluppo complessivo dell'asse Coira-Lecco di 138,5 km, 90,9 km vengono previsti in galleria.

Gli allacciamenti a nord

Il tracciato che si ipotizza a Nord, parte da Coira a quota 570 m e sviluppandosi sulla destra della valle del Reno, allo scoperto ed a mezza costa, evita le asperità che si incontrerebbero seguendo la Viamala inserendosi invece in una galleria di 7 km per raggiungere l'imbocco nord a quota 966 m in precedenza al centro abitato di Andeer. Il percorso è di 31,55 km, la pendenza media del 12,3‰, la pendenza massima del 13,5‰ limitata a 3,25 km.

La galleria di base

Allo stato attuale delle conoscenze geologiche è stata prescelta fra le diverse ipotesi formulate nello studio, quella che consentiva di meglio impegnare in senso ortogonale le principali linee tettoniche.

Il tracciato della galleria di base ha pertanto un andamento che tocca le località di Ausserferrera, Tgavrida e Isola a km 4,5, 8,5 e 21,5 rispettivamente all'imbocco nord.

Con il tracciato ipotizzato, la galleria assume una lunghezza di km 31,5 ed una pendenza media del 10‰.

Gli allacciamenti a sud

Il tracciato che si ipotizza a sud parte da Mescolana, imbocco sud della galleria, a quota 650 m e dopo un viadotto di 1 km prosegue con galleria e mezzacosta fino a Pianascio, quota 545 m, portandosi in quota da Ovest ad Est della Piana di Chiavenna. In località S. Croce di Chiavenna è prevista una nuova stazione.

Da Pianascio a S. Martino si supera la statale n° 37 ed il fiume Mera con un viadotto di 500 m e da S. Martino ci si inserisce in una galleria di 10,75 km per uscire in località Prato Vacche a quota 399,25 m. Da Prato Vacche a S. Giorgio, quota 354,65 m, si prosegue per 3,4 km in mezzacosta protetta e da S. Giorgio ci si inserisce nella stazione di Delebio a quota 214 m ed al lato della linea locale, lato fiume e lato lago, raggiunge Colico.

Colico-Lecco

Il tracciato è praticamente pianeggiante, altezza media 220 m ma si sviluppa in tre gallerie di km 7,45, 9,5, e 12,7 su un totale di km 34. L'accesso al nord di Lecco richiede un'accurata verifica tanto dal punto di vista geologico ed ambientale quanto dal punto di vista tecnico.



Dal punto di vista geologico, per la necessità del sottopasso del Monte S. Martino; dal punto di vista ambientale e tecnico nei riguardi dell'accesso alla radice nord di Lecco da realizzare con tre binari, ciò in rapporto anche alla situazione urbanistica esistente.

Cenni sulle caratteristiche costruttive della galleria di base

La sezione a doppio binario adottata per la galleria di base, è quella studiata dalla U.I.C. con sagoma internazionale che consente il transito di ogni tipo di trasporto internazionale.

Nella galleria sono previste nicchie di ricovero per il personale nei due sensi di marcia, nonché caverne per apparati di comando e per segnali. All'interno della galleria di base sono previste due stazioni di precedenza di lunghezza non inferiore ai 1500 m. Tre pozzi di aereazione verticali, diametro di 7,50 m, in corrispondenza di Ausserferrera (4,5 km da Andeer), Tgavrida (8,5 km da Andeer) ed Isola (21,5 km da Andeer) assolvono a due scopi principali:

- durante la costruzione della galleria consentire di aumentare i punti di attacco, riducendo i tempi di esecuzione e le distanze di trasporto;
- durante l'esercizio, ridurre l'effetto "pistone" dovuto alla pressione d'aria in galleria prodotta dai treni in corsa.

È prevista la costruzione di una galleria pilota con sezione di 14 mq da affiancare alla galleria principale. La galleria pilota, in fase costruttiva, precederà la galleria principale sui vari fronti di attacco consentendo, attraverso la formazione di cunicoli di sondaggio per la galleria di base, le più realistiche perizie geologiche ed anticipando le previsioni di falde acquifere.

Essa è destinata pure all'evacuazione dell'acqua di infiltrazione. La galleria

pilota resterà in attività anche durante l'esercizio favorendo l'accesso dei mezzi e del personale addetto alla manutenzione e costituirà garanzia per l'accesso dei mezzi di soccorso e di sfollamento nell'eventualità di incidenti in galleria.

Cenni sul programma dei lavori

Dall'esame complessivo del programma di lavori si evincono tempi di costruzione pari a:

- circa 7 anni per la galleria pilota
- circa 2 anni per i cunicoli
- circa 10 anni per la galleria di base.

Tenendo conto della contemporaneità, tutte le opere civili potrebbero essere ultimate in dodici-tredici anni.

Pur procedendo con metodi di scavo tradizionali è possibile ridurre i tempi di costruzione della galleria di base a circa dieci-dodici anni attraverso:

- il miglioramento del presente studio di massima,
- l'impiego programmato del by-pass attraverso la galleria pilota in corrispondenza dei tratti bisognosi di più lunghi tempi di esecuzione,
- la modifica del tracciato, con possibilità di avanzamento anche dal portale nord (Andeer) qualora si eliminasse il pozzo P₁.

I metodi di avanzamento tradizionali prevedono lo scavo mediante esplosivo ed il rivestimento con calcestruzzo gettato in opera, si potrebbe esaminare in alternativa lo scavo di avanzamento meccanico (fresa) ed il rivestimento con conci prefabbricati in calcestruzzo. Se ciò risultasse possibile si potrebbero avere i seguenti vantaggi:

- eventuale riduzione dei costi,
- migliori condizioni di lavoro con il personale,
- accorciamento di 1-2 anni della durata dei lavori.

L'Arge Alpe dice sì allo Spluga

La 13^a Conferenza di Bellagio

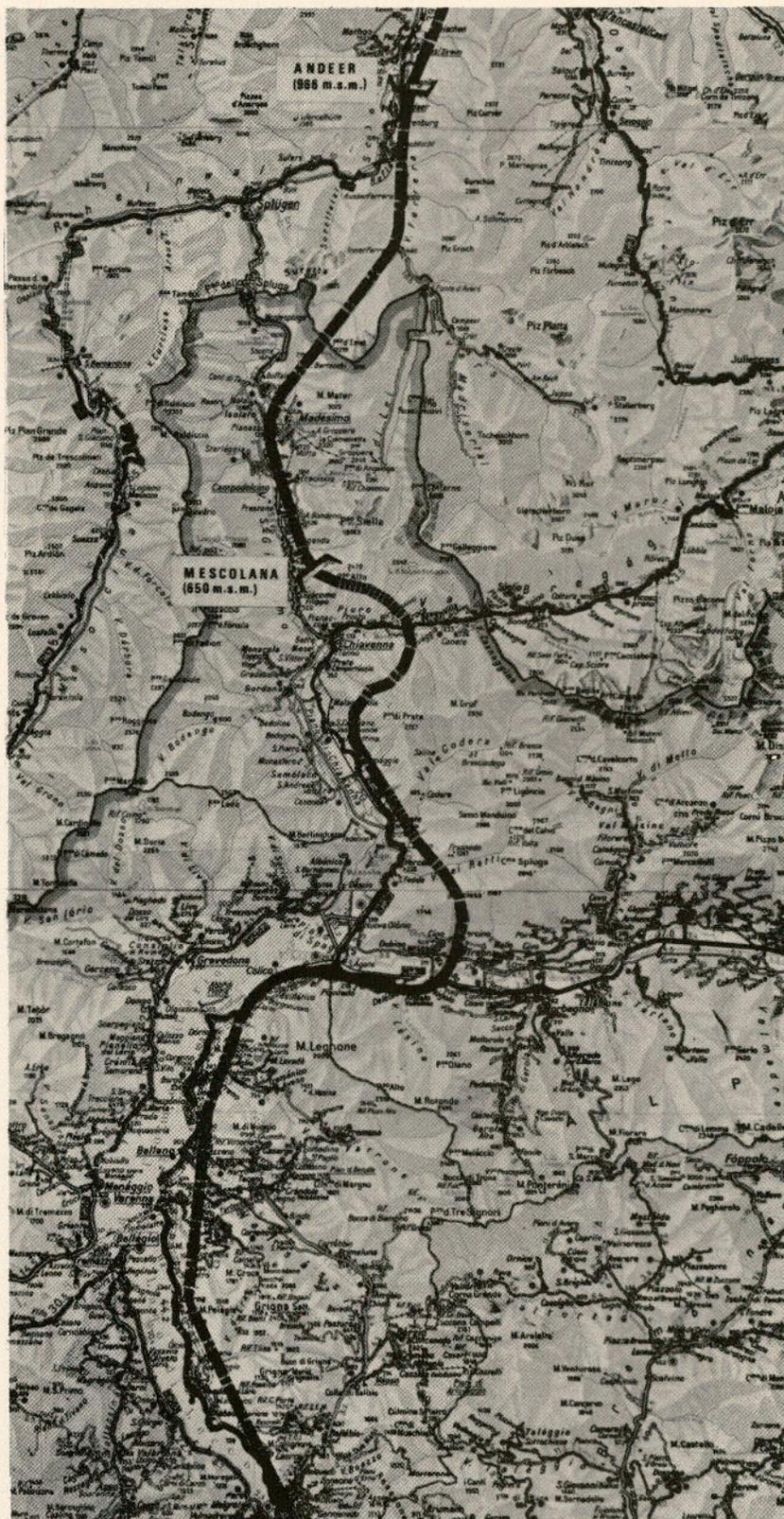
La 13^a Conferenza dei Presidenti delle regioni dell'arco alpino centrale, che ha coinciso con le celebrazioni del decennale di fondazione dell'ARGE ALPE, ha preso il 17-18 giugno 1982 a Bellagio una decisione molto precisa per quanto riguarda i collegamenti fra Nord e Sud Europa: priorità assoluta alla realizzazione dei trafori ferroviari di base dello Spluga e del Brennero, netta opposizione ad un nuovo San Gottardo.

Con questa importante presa di posizione da parte dei capi di governo della "Comunità di Lavoro" delle otto Regioni alpine sul futuro delle grandi infrastrutture internazionali, la battaglia per lo Spluga, che ribadisce quella di Feldkirch dell'anno scorso, ha acquisito un altro, e forse determinante, punto a suo favore di cui non potranno non tener conto i governi centrali dei Paesi interessati.

Al "vertice" di Bellagio erano presenti per l'Italia la Regione della Lombardia e le Province autonome di Trento e Bolzano-Alto Adige, rappresentate rispettivamente dal Presidente Guzzetti, Magnago e dall'Assessore Ongari; per la Svizzera il Cantone dei Grigioni con il Consigliere del Dipartimento di Stato Lardi; per la Repubblica Federale Tedesca, il libero Stato della Baviera con il suo Presidente Strauss; infine l'Austria con i tre Land del Vorarlberg, Salisburgo e Tirolo ed i Presidenti Kessler, Haslaner e Wallnöfer.

Oltre al potenziamento della rete dei trasporti alpini, con le soluzioni prospettate, la Conferenza ha approvato altre iniziative, stilato accordi e assunto delibere su progetti comuni riguardanti gli scambi culturali, la valorizzazione turistica, lo sviluppo delle economie montane, la sanità e la politica in favore della famiglia.

I lavori si sono conclusi con l'accettazione della richiesta di adesione all'ARGE ALPE del Cantone di S. Gallo (Svizzera) e l'approvazione della convocazione di un incontro di collaborazione con le Comunità dell'ARGE OVEST (Alpi occidentali) e dell'ALPE ADRIA (Alpi orientali) costituitesi di recente. Si è deciso, infine, che la 14^a Conferenza, si terrà il 16-17 giugno 1983 in Svizzera e sarà organizzata dal Cantone dei Grigioni.



Perchè i Grigioni vogliono lo Spluga

Intervista a Bernardo Lardi

Il consigliere di Stato Bernardo Lardi, capo del Dipartimento di Giustizia e Polizia del Canton Grigioni, è stato riconfermato, in occasione delle elezioni dello scorso aprile, nella sua carica di Governo. Egli è un deciso fautore del traforo dello Spluga e ha partecipato a tutti i Convegni sull'argomento svoltisi in Italia e in Svizzera in questi ultimi anni. Gli abbiamo chiesto di rinnovare per la rivista "Spluga" le ragioni della sua scelta.

D. La storia dei Grigioni — ci ha detto il dr. Lardi — è la storia dei suoi passi alpini. Con il mutamento del sistema di trasporti — e in particolare con l'apertura della ferrovia del San Gottardo — il Canton Grigioni ha subito un collasso economico dal quale si è in parte ripreso solo di recente. Il movimento demografico dell'ultimo decennio nel nostro Cantone dimostra in modo evidente che i buoni collegamenti stradali e ferroviari favoriscono lo sviluppo economico. Si è invece registrata una diminuzione della popolazione in zone che pur possedendo notevoli possibilità di sviluppo, sono dotate di vie di comunicazione carenti per le moderne esigenze. È quindi logico che si richiedano misure atte a frenare l'esodo, misure che riguardano il miglioramento dei collegamenti: dall'utilizzo sempre più razionale delle infrastrutture esistenti, alla realizzazione di nuove tratte e gallerie ferroviarie locali, a progetti di ordine internazionale come la galleria di base dello Spluga".

D. Si sente spesso parlare sulla stampa svizzera di una promessa da parte della Confederazione, di una trasversale attraverso le Alpi orientali. Di cosa si tratta?

R. "Quando a metà del secolo scorso la Confederazione ha deciso la costruzione della galleria ferroviaria del San Gottardo si è resa perfettamente conto che si sarebbe creato uno squilibrio nel servizio dei trasporti fra le regioni centrali del Paese e quelle a ovest e a est. Per considerazioni di equità e di buon senso politico l'articolo 3 della Legge federale sulle ferrovie del 23 dicembre 1872 stabiliva l'obbligo di promuovere le comunicazioni e i trasporti in tutte le parti del Paese, favorendo nel miglior modo possibile tutte le iniziative all'est, nel centro e

all'ovest delle Alpi svizzere, volte a migliorare le comunicazioni con l'Italia e con il Mediterraneo e soprattutto non ponendo impedimenti all'una o all'altra di queste iniziative. Nel messaggio del Consiglio Federale alla legge citata veniva inoltre stabilito in modo inequivocabile che in politica di traffico nord/sud la Svizzera orientale, quella centrale e quella occidentale dovevano avere gli stessi diritti.

D. E la promessa è stata mantenuta?

R. "La promessa per la linea ferroviaria attraverso le Alpi occidentali fu mantenuta con la apertura della galleria del Sempione, nel 1906. La Svizzera centrale e il Ticino hanno la loro ferrovia da 100 anni. Ora si tratta di scegliere il tracciato per la terza linea ferroviaria e i cittadini dei Cantoni di Glarona, Sciaffusa, Grigioni, San Gallo, Turgovia e dei due Appenzello hanno diritto a un uguale trattamento da parte della Confederazione.

D. Che vantaggi deriverebbero al Canton Grigioni dal traforo ferroviario dello Spluga?

R. "Mi limiterò ad alcune considerazioni: 1) Uscire dall'isolamento. Il Canton Grigioni ricopre un sesto del territorio della Svizzera e possiede una sola comunicazione rispettabile verso ovest, con Zurigo. Non vi sono altre comunicazioni ferroviarie efficienti nelle altre direzioni. Per raggiungere Milano da Coira occorrono 7-8 ore, mentre con la linea veloce dello Spluga basterebbe un'ora. Il traforo poi potenzierebbe le linee verso il nord (San Gallo, Monaco, Stoccarda) e il Grigioni, prima regione turistica della Svizzera, sarebbe direttamente servito da una trasversale nord-sud. 2) La nuova trasversale alpina, avendo le caratteristiche di una ferrovia veloce potrebbe anche rimpiazzare certi collegamenti aerei. Nell'interesse del turismo grigionese e del futuro della ferrovia retica, sarà in proposito molto importante avere a Coira una stazione di raccordo con una linea ferroviaria veloce come quella prevista per lo Spluga. 3) Date le previsioni di aumento del traffico, è di grande importanza poter disporre di una alternativa ferroviaria alla rotabile del San Bernardino, sulla quale poter dirottare, con treni

navetta, una parte del traffico pesante".

D. Un'ultima domanda: cosa pensa del risultato della consultazione fra i Cantoni svizzeri?

R. "Anche se in favore del San Gottardo si è pronunciato un numero leggermente maggiore di Cantoni, ciò non vuol dire che la scelta sia stata fatta. La decisione dovrà essere presa a suo tempo dalle Camere Federali e questo tenendo conto non solo dei pareri dei Cantoni ma anche di quelli dei Paesi confinanti e soprattutto dell'Italia, che finora non si è espressa. Quindi, per quanto riguarda la scelta fra la linea del San Gottardo e quella dello Spluga, tutto è ancora aperto".

Intervista di
Franco Peloncini

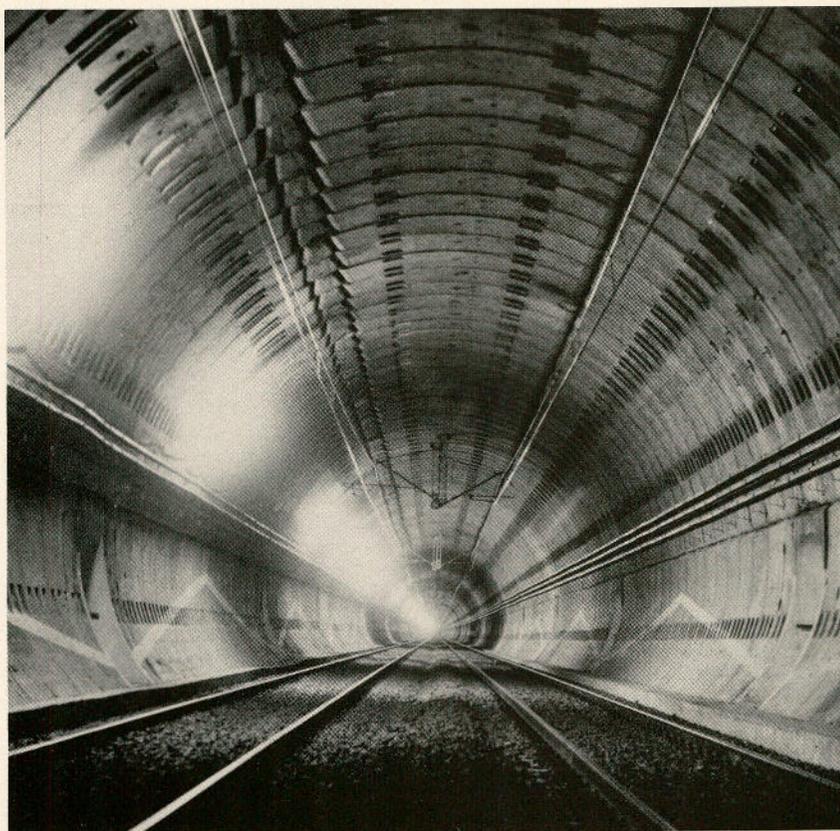


Ma le Ferrovie Svizzere...

Poiché i Cantoni della Svizzera nord-orientale, centrale e orientale ed il Canton Ticino ritengono importante e urgente la costruzione di una nuova trasversale alpina, il Dipartimento federale svizzero dei trasporti ha a suo tempo aperto una procedura di consultazione fra tutti i Cantoni dando modo a ciascuno di essi di esprimersi circa la nuova trasversale ferroviaria: linea di base del San Gottardo o nuovo traforo dello Spluga?

Il risultato di questa consultazione, che ha interessato 26 Cantoni, è stato reso pubblico in marzo: 13 Cantoni hanno optato per la linea di base del San Gottardo, 10 si sono dichiarati per lo Spluga, mentre tre (Uri, Giura e Friburgo) non si sono pronunciati.

Commentando i risultati della consultazione la Radio del Grigioni italiano ha trasmesso, fra l'altro: "Il Governo di Coira non è disposto a sopportare ancora il comportamento scorretto delle Ferrovie Federali svizzere che hanno pesantemente influenzato la procedura di consultazione per la scelta tra il traforo di base del San Gottardo e dello Spluga. Questo il senso di una lettera inviata dal Governo grigionese al Consiglio federale affinché intervenga presso la direzione delle FFS per garantire un'eguaglianza di trattamento per le due soluzioni. Come è noto, le FFS sono solo interessate alla realizzazione del progetto del San Gottardo, afferma il Governo grigionese, e per questo motivo si sono mosse per convincere le autorità del Cantone di Svitto che erano piuttosto critiche e non disposte ad avvallare la soluzione Gottardo. Per fugare i dubbi di Svitto le FFS hanno fatto eseguire da un ufficio di ingegneria, tra l'autunno 1980 e la primavera dell'anno scorso, uno studio per l'attraversamento di questa linea ferroviaria superveloce in territorio svizzero. Il Governo grigionese sottolinea che il rapporto finale della commissione di studio — documento base della consultazione federale, nel quale si comparavano i costi della "variante Spluga" e della "variante San Gottardo" — non teneva in considerazione i costi del tracciato di avvicinamento al portale nord del traforo del San Gottardo. Nel rapporto sul quale si sono basati i



Cantoni per prendere posizione si parlava solo di una linea della lunghezza di km 5,4 tra Ersfeld e Amsteg per un costo complessivo di 185 milioni di franchi, mentre avrebbero dovuto essere aggiunti, per poter far esprimere correttamente i Cantoni, i costi del tracciato di una ventina di chilometri in territorio svizzero fra Goldau e Altdorf, che si aggirano intorno a 600-700 milioni di franchi. Questo anche perché, nel rapporto sottoposto a tutti i Cantoni, quando si parla di costi della variante Spluga figurano 600 milioni di franchi per la linea ferroviaria fra Coira e Thusis. Inoltre, nella sua lettera il Governo grigionese fa osservare che la linea di avvicinamento al traforo dello Spluga sarebbe in galleria per il 20 per cento, mentre quella di avvicinamento al traforo del San Gottardo in territorio svizzero, sarebbe molto più costosa perché in galleria per il 70 per cento. Per di più Coira constata che in questa perizia, in poche righe, si dichiara impossibile la realizzazione della linea

dello Spluga perché il tracciato alla periferia settentrionale del Canton Svitto viene definito "molto problematico" ed in alcuni tratti addirittura "irrealizzabile". Dato che le FFS hanno assicurato a Svitto che la scelta di una delle varianti nel suo territorio verrebbe fatta solo dopo aver consultato il Governo Cantonale, al fine di garantire la protezione dell'ambiente, si chiede lo stesso trattamento per il Canton Grigioni. Infine il Governo di Coira conclude che le FFS si sono comportate, durante la procedura di consultazione come una parte in causa e non come una istituzione che doveva essere e rimanere al di sopra delle parti. Con il loro modo di procedere le FFS hanno influenzato pesantemente le decisioni dei Cantoni e per questo motivo il risultato della consultazione deve essere messo in dubbio. Il Governo grigionese chiede che la progettazione delle due varianti sia eseguita con gli stessi criteri e invita il Consiglio Federale a intervenire presso la Direzione delle FFS".

I clienti Europrogramme lo sanno.

Se pensate a dove investire i vostri risparmi, dovete immaginarvi qualcosa di concreto, di stabile. Pensate agli immobili: resistono nel tempo aumentando il proprio valore. Come gli immobili Europrogramme, che nel tempo aumentano di valore crescendo più di quanto l'inflazione faccia perdere. Europrogramme vi dà la sicurezza di poter investire con tranquillità. Perché investite i vostri risparmi in immobili commerciali, industriali o di servizio che vengono dati in leasing ad aziende sane, competitive, in continua espansione e non solo in Italia, ma in tutto il mondo.

Avrete la garanzia di un patrimonio immobiliare scelto e diversificato grazie all'esperienza di un grande gruppo finanziario svizzero. Ma i fatti valgono più delle parole: ad esempio chi ha investito 10 anni fa 10 milioni netti in Europrogramme International serie 1969, oggi si trova con un valore di oltre 62 milioni di lire. 50.000 famiglie italiane hanno già investito con soddisfazione in Europrogramme. E voi?

Per maggiori informazioni spedire a:

gedeco Distributrice per l'Italia di EUROPROGRAMME
INVESTIMENTI S.p.A. Largo Donegani, 2 - 20121 Milano

Cognome _____
Nome _____
Via _____ Città _____ Tel. _____
CAP _____
 Professione _____

950661

PAESTUM
450 AVANTI CRISTO



Fondi Immobiliari
di Diritto Svizzero.

I mattoni resistono a ben altro
che all'inflazione.

La strategia del Comitato

La creazione di una nuova struttura ferroviaria di portata europea, come il progettato traforo ferroviario di base dello Spluga, non richiede soltanto una proposta tecnica di fattibilità corredata da valutazioni relative al territorio attraversato, ma necessita altresì di un'indagine prospettica generale sulle cause determinanti lo sviluppo del trasporto merci e l'importanza del risparmio energetico nei trasporti terrestri.

È opportuno, inoltre, indagare sullo sviluppo del trasporto merci terrestre fra Italia e Svizzera, sulla relativa emarginazione commerciale e doganale subita dall'Italia per effetto della costruzione e dell'esercizio dell'attuale direttrice ferroviaria del S. Gottardo, esaminando oltretutto il dibattito storico che nel lontano 1871 indusse il Parlamento italiano a scegliere il traforo del S. Gottardo.

Su questi argomenti sono state fornite dal Presidente Semenza, in occasione della riunione del Comitato l'8 febbraio scorso, alcune notizie che possono formare la base per una indicazione di azione strategica per il Comitato stesso.

In sintesi, per quanto concerne lo sviluppo dei trasporti, la breve trattazione riguardante il commercio internazionale e la CEE e tutte le indicazioni a medio e a lungo termine preconizzano l'accentuarsi della domanda di trasporto, in particolare per le merci. Per cui la necessità di accrescere le vie di comunicazione tra Nord e Sud Europa attraverso le Alpi è manifesta, dati anche i lunghi tempi di attuazione. In più, se l'Italia non desidera rimanere alla retroguardia nel campo, col rischio di accentuare negativamente questa posizione, deve agire rapidamente per riguadagnare il tempo perduto. La Lombardia poi ha un suo problema particolare ancora più pressante: poter disporre di un nuovo asse importante di comunicazione diretta, traforo ferroviario di base, per essere in grado di espandere efficacemente la propria azione commerciale e di trasporto e nel rapporto con il resto dell'Italia e il Nord Europa.

La valutazione già compiuta a favore dello Spluga e non di un nuovo S. Gottardo è legata alla indispensabile risoluzione dei problemi di riequilibrio territoriale. Il comparto

Nord-Ovest troppo congestionato con impossibilità di ulteriore sovraccarico, mentre il comparto Nord - Est è ancora disponibile per il riequilibrio dei traffici di transito. A ciò si aggiunge l'amara constatazione che allorché nel 1871 il Governo italiano fece approvare dalla Camera la scelta dell'esistente traforo ferroviario del S. Gottardo invece dello Spluga, venne commesso un errore formidabile sul piano finanziario ed economico, perché per una curiosa aberrazione mentale intervenuta in coloro che, per conto dello Stato italiano, si incaricarono delle trattative con il governo svizzero e quello germanico, conclusero un accordo dove l'Italia non solo divenne il finanziatore di gran lunga più impegnato fra i tre Stati, ma non ebbe alcuna garanzia di poter interloquire sulla destinazione dei finanziamenti e relative richieste di integrazione: tutto fu delegato alla buona volontà e predisposizione del Governo svizzero.

Ciò che per via di logica non sarebbe potuto accadere scegliendo lo Spluga per il semplice fatto che l'opera principale risultava a cavallo fra le due nazioni contraenti, Italia e Svizzera, e non come il S. Gottardo che geograficamente è contenuto in



Svizzera. Non solo, ma il pacchetto globale dei finanziamenti comportava la costruzione di altri collegamenti ferroviari in Svizzera senza alcun riguardo per analoghe necessità italiane.

In secondo luogo, venne accantonato qualsiasi tipo di valutazione concernente i benefici diretti di esercizio del nuovo asse che si andava a scegliere, il S. Gottardo, né tantomeno si tenne conto di quelli meno diretti o indiretti sui territori attraversati e sullo sviluppo del reddito commerciale. Il che finì per avvantaggiare quasi esclusivamente le aree svizzere interessate e il commercio e l'interscambio elvetico. Le statistiche contenute nella relazione dell'ing. Semenza dimostrano il danno subito dall'Italia in questo ultimo decennio, prima e per il futuro, fino a quando cioè non si potrà disporre dello Spluga il quale, quantomeno, consentirà di ripartire più equamente fra Italia e Svizzera i benefici di vario tipo degli incrementi di traffico previsti in dose massiccia.

In conclusione, l'esistenza del Comitato promotore dello Spluga ed il suo rafforzamento non solo si giustificano ampiamente, ma si rivela oggi essere struttura necessaria per sviluppare la nostra azione ed attuare quanto contenuto nel documento finale scaturito dal Convegno del 13/14 novembre 1981, ovvero attuare il Comitato internazionale e il Consorzio operativo fra gli enti pubblici italiani interessati, a partire dalle Regioni, dalle Provincie e dagli Enti locali.

Il primo come strumento di divulgazione e di azione nazionale e internazionale onde guadagnare consensi definitivi in Italia e in Europa; il secondo come strumento di azione giuridica ed amministrativa per acquisire possibilità economiche di finanziamento in Italia e comunque per accelerare il processo di conoscenza tecnica e di fattibilità, così da accorciare i tempi di realizzazione dell'opera e del sistema dello Spluga.

Dalla Relazione "Sviluppo del commercio internazionale e riflessi sui trasporti" tenuta dal Presidente l'8 febbraio 1982 all'Assemblea di Lecco del Comitato Promotore

Grandi infrastrutture di trasporto

Risultati del convegno di Milano dell'aprile 1982

Discussi in un convegno a Milano, i problemi del finanziamento e dell'attuazione delle grandi infrastrutture di trasporto

“Il Piano Regionale dei Trasporti che sarà esaminato entro breve termine dal Consiglio regionale, oltre ad essere il primo documento completo e fondamentale del Programma Regionale di Sviluppo, costituisce uno degli elementi essenziali per la politica territoriale della Lombardia e per la qualificazione della mobilità, al di sotto tuttora del livello sociale ed economico raggiunto dalla Regione”.

Così ha affermato l'Assessore regionale ai Trasporti, Fabio Semenza, nel corso del suo intervento alla giornata di studio organizzata il 19 aprile 1982 alla Fiera campionaria di Milano dalla Regione Lombardia sui problemi del finanziamento e dell'attuazione delle grandi infrastrutture di trasporto.

Come è noto, il Piano regionale dei Trasporti si occupa di quelle grandi opere pubbliche che possono essere attuate nei prossimi dieci anni riportando il sistema dei trasporti in Lombardia ad un livello di efficienza e di attrattività ormai persi negli ultimi anni, a causa degli irrilevanti interventi finanziari statali nel settore: dalla tematica del pendolarismo da fronteggiare col nuovo Servizio Ferroviario Regionale, si passa a quella del trasporto merci con i quadrilateri di scorrimento e le infrastrutture di interscambio, dai problemi connessi con gli allacciamenti ai sistemi aeroportuali, alla rete idroviaria padana, fino a dare spazio anche alla battaglia che la Regione sta conducendo per i collegamenti internazionali, in primo luogo il traforo ferroviario dello Spluga.

Come realizzare queste grandi opere pubbliche e soprattutto dove reperire adeguati e regolari finanziamenti (su 3.000 miliardi necessari ne sono disponibili all'incirca la metà) perché il Piano Regionale dei Trasporti non rischi di fare la fine di quasi tutti gli investimenti cominciati e non finiti in Italia negli ultimi 20 anni, è stato l'argomento al centro del Convegno, al quale hanno partecipato, oltre ad esponenti regionali, qualificati rappresentanti dell'imprenditoria

pubblica e privata; hanno svolto infatti relazioni il prof. Gasparini, rettore dell'Università Bicconi di Milano, l'ing. Rezzonico, Presidente delle Ferrovie Nord-Milano, il dott. Martelli, direttore del Centro Studi della Confindustria, l'ing. Rizzotti, direttore della I^a Unità Speciale Nord-Ovest delle F.S. e l'ing. Giorgio Beltrami, dirigente del Servizio Programmazione del settore regionale dei Trasporti.

“Con lo Stato in difficoltà a programmare e a garantire i finanziamenti necessari — ha sostenuto Semenza — non rimane che cercare di attivare il concorso di quelli esterni privati, nazionali ed internazionali, da fare convergere in un Piano finanziario che coinvolga vari Enti interessati alla spesa, alla progettazione ed alla realizzazione contestuale delle opere fino alla copertura totale della spesa stessa”.

È una proposta nuova e coraggiosa di utilizzo più razionale delle risorse finanziarie, questa della Regione Lombardia, formulata con l'intento di suscitare anche l'interesse del capitale e dell'impresa privata per sviluppare in concreto l'operazione, senza più inutili dispersioni di risorse.

“La fase di gestione finanziaria dovrà



essere organizzata fuori dai vincoli del bilancio regionale — ha detto nel suo intervento l'Assessore regionale al Coordinamento per il Territorio Luigi Vertemati — in modo da garantire il libero flusso delle risorse tra progetti diversi e potrà essere attuata attraverso consorzi finanziari da costituirsi allo scopo sotto l'“alta direzione” programmatica della Regione, cui spetterà il compito di determinare le priorità in relazione al manifestarsi effettivo del fabbisogno”.

In apertura dei lavori del Convegno, aveva portato il saluto della Regione Lombardia ai partecipanti il Presidente Giuseppe Guzzetti, il quale ha sottolineato come lo studio dello strumento finanziario che la Lombardia presenta oggi all'attenzione generale del Paese è certamente innovativo nel quadro delle procedure della pubblica amministrazione e i suggerimenti che ne scaturiranno saranno preziosi e tenuti nella massima considerazione dalla Regione e dagli altri Enti per renderlo attuabile nel più breve tempo possibile. “Se malauguratamente ciò non avvenisse — ha dichiarato — saremmo costretti a registrare una grande sconfitta nel campo dell'investimento pubblico, e a non attuare neanche nella Regione trainante dell'economia nazionale la desiderata programmazione dei trasporti. Un grande danno che si ripercuoterà sull'intero Paese”.

L'intervento del dott. Antonio Martelli, direttore del Centro Studi della Confindustria

Egli ha affrontato soprattutto il problema del finanziamento delle grandi infrastrutture pubbliche. Il problema centrale è quello del cosiddetto effetto di spiazzamento che la dilatazione della spesa pubblica corrente provoca sulle possibilità di finanziare gli investimenti tanto pubblici, quanto privati. Per ridurre tale effetto occorre anzitutto l'abbassamento del

tasso di inflazione, che provoca le note ampie fluttuazioni nei tassi di interesse e abbrevia l'arco temporale durante il quale è possibile programmare, limitando così la convenienza e la possibilità stessa di investire.

Occorre anche riqualificare la spesa pubblica verso quegli investimenti che risultano complementari rispetto a quelli privati e quindi ne stimolano la realizzazione. Dovrebbe esservi quindi una concordanza oggettiva di interessi e di azione tra coloro, amministratori pubblici e imprenditori privati che, interessati veramente e non solo a parole al rilancio degli investimenti, lo sono anche a determinare le condizioni perchè essi possano realizzarsi.

Ing. Silvio Rizzotti, Dirigente generale F.S., Direttore Unità Speciale Nord-Ovest

Nel corso del suo intervento, l'ing. Rizzotti ha richiamato l'attenzione sull'importanza dei progetti che devono essere messi a punto ed approvati con la partecipazione di tutti gli Enti interessati e che debbono costituire il punto di riferimento per le decisioni di tutti gli operatori pubblici.

Sul problema della partecipazione al finanziamento di opere da realizzare con il concorso di altri Enti, le Ferrovie dello Stato, per tradizione

ed assetto istituzionale, procedono sostanzialmente in tre modi: con la realizzazione diretta di una parte delle opere (come per "l'asse passante" di Milano), con l'erogazione di contributi (come avviene normalmente per gli arredi ferroviari dei porti) o con forme limitate di partecipazione azionaria a Società miste (solo per la gestione di alcuni interporti).

In tale contesto e nell'ambito delle direttive fissate dai Piani, le Ferrovie non hanno preclusioni alla collaborazione con altri Enti a condizione, ovviamente, che le iniziative riguardino direttamente il settore ferroviario e garantiscano una buona redditività degli investimenti anche da un punto di vista aziendale.



60ª FIERA DI MILANO '82
Lo stand della Regione Lombardia - Settore Turismo - alla 60ª Fiera Campionaria di Milano con i cartelloni che riproducono il Progetto delle T.F. dello Spluga.

Opinioni dei lettori

Ci è pervenuta per conoscenza la seguente lettera del sig. Enrico Brivio non ancora pubblicata dal quotidiano socialista.

Ho letto su l'«Avanti!» del 31 marzo 1982 un lungo e stimolante articolo di Giuseppe Reina, responsabile della Sezione Trasporti della Direzione nazionale del P.S.I., dal titolo «L'Europa dei trasporti».

In esso giustamente si afferma che «scegliendo di integrarsi con il suo Sud, l'Europa abbandona le tesi contenute nel rapporto Tindemans di una crescita europea a due velocità. Si ribadisce anche la necessità di un nuovo ruolo del Sud Europa, nel contesto comunitario, in rapporto all'ingresso già avvenuto della Grecia ed a quelli auspicati di Spagna e Portogallo; si afferma anche che il problema dei trasporti «diviene una questione centrale rispetto alla necessità di sviluppo delle aree meridionali» che costituiscono «un'area (relativamente) omogenea dal punto di vista politico, economico, tecnico e funzionale, sia per i problemi di traffico che di scambio». Non poteva essere detto in modo più efficace che i problemi delle infrastrutture europee di trasporto hanno un ruolo strategico ai fini di uno sviluppo armonico dell'Europa Centro-Occidentale. Nell'articolo, però, a tali premesse non fanno seguito — a mio parere — tutte le attese conseguenze.

Reina parla infatti di creazione di «infrastrutture di trasporto combinato strada-rotaiia lungo gli assi già esistenti Nord-Sud e Ovest-Est». Egli si sofferma poi sulla necessità di collegamenti tra il territorio della Comunità Europea ed il Medio Oriente (passando per la Grecia) e tra la Comunità e l'Africa (passando per la Spagna). Si accorge Reina che gli ipotizzati potenziamenti dei flussi di traffico «sugli assi già esistenti», pur rispondendo ad una lungimirante visione politica, aggirano però l'arco alpino e tagliano fuori l'Italia da questa Europa mediterranea?

Come mai Reina, riferendosi al grosso problema della eliminazione delle strozzature e delle zone congestionate, cita come opere di interesse comunitario il tunnel del Canale della Manica, il ponte sullo

Stretto di Messina e perfino quello sullo Stretto di Gibilterra ma sembra ignorare la grande strozzatura costituita dall'arco alpino che stacca fisicamente l'Italia dall'Europa Centro-Occidentale impedendo un reale decollo del polo mediterraneo dell'Europa? Peccato; si è perso un'occasione per porre autorevolmente all'attenzione dei politici, del Governo ed in particolar modo del Ministro dei Trasporti, on. Vincenzo Balzamo, l'urgenza di una politica europea dei trasporti e dei traffici attraverso l'arco alpino, in stretto collegamento con la volontà delle regioni europee di confine, più direttamente interessate. Se avesse completato la sua esposizione, sia pur panoramica, Reina avrebbe dovuto spendere qualche parola anche a favore del traforo ferroviario di base dello Spluga perché è l'unico traforo alpino di dimensioni ottimali dal punto di vista della sicurezza e della manutenzione (si tratta infatti di una galleria di Km 31,5) che permette la realizzazione di una ferrovia ad alta velocità, con caratteristiche di pianura (pendenza mai superiore al 14 per mille) e mette in comunicazione la Germania Nord-Occidentale e Meridionale, la Svizzera Centro-Orientale ed il Voralberg austriaco con l'arco dell'Alto Tirreno, favorendo nel contempo un riequilibrio territoriale e sociale di una importante Regione quale la Lombardia ed un concreto avvio del rilancio dei porti italiani, in un corretto quadro europeo. Parlo di Spluga ferroviario e non di Nuovo Gottardo perché sono profondamente convinto che occorre puntare non sui vecchi «assi», che permetterebbero solo leggeri risparmi sul piano gestionale, ma su percorsi alternativi che presentano indubbi vantaggi di effetti indotti su un nuovo sviluppo produttivo agricolo e turistico, oltre che industriale e commerciale, con evidenti effetti positivi sul piano occupazionale. Su questa linea è il Movimento Federalista Europeo che fin dal 1971 ha raccolto migliaia di adesioni di cittadini, di associazioni, di Enti locali; su questa linea è un gruppo di 10 parlamentari europei italiani che il 9 luglio 1981 ha investito del problema il Parlamento Europeo, facendo propria la scelta per lo Spluga rivendicata dalla Regione Lombardia e, è ormai

ufficiale, dall'Emilia-Romagna e dalla Liguria. Non deve andar persa una grande occasione che, caso più unico che raro, vede uniti nella opzione-Spluga gli Enti locali, le forze politico-economiche e sociali e le popolazioni delle zone direttamente interessate.

Enrico Brivio
del Movimento Federalista Europeo

Sul «Giornale dell'Ingegnere» del Novembre 1981 l'Ing. Luigi Ghelardoni di Torino sostiene la proposta di una nuova ferrovia transalpina in questi termini: «La questione è da affrontare nel suo contesto generale europeo e non in quello particolare di interessi locali e, peggio, privati, ed espresso il parere che tra un raddoppio di una linea esistente, anche se magnifica e tutt'ora ben funzionante, e la costruzione di una nuova, è molto meglio questa, perché evita il maggior ingorgo di traffico che ne deriverà sia sulla linea stessa, sia alle stazioni terminali, oltre ad eliminare il grave pericolo, che un qualsiasi incidente potrebbe portare alla sua interruzione con danni incalcolabili. Per migliorare il traffico è buona norma diluirlo e non accentrarlo. È giusto quindi scegliere una linea alternativa che possa integrare e sostituire convenientemente la già esistente».

Desiderando aggiungere altre considerazioni sull'argomento, l'Ing. Ghelardoni ci ha fatto pervenire il seguente articolo che volentieri pubblichiamo.

Dopo più di un secolo, è stata ripresa la discussione sui due tracciati ferroviari: S. Gottardo o Spluga. I nostri nonni scelsero la via del Gottardo, senza forse approfondire al massimo la questione.

Tale discussione è tornata di attualità ed in un certo modo peggiorata,

perché frattanto si è inserita l'idea di migliorare la ferrovia del Brennero che è sostenuta dalla Baviera e dalle F.S. italiane.

Troppi sono i fattori pro e contro tali opere di carattere internazionale e quindi di grande impegno, suscitanti interessi notevoli e perciò la scelta deve essere ben ponderata, secondo i migliori criteri tecnici attuali.

Attraverso le Alpi, tre sono attualmente le linee ferroviarie che assicurano il transito della merce dal nord Europa all'Italia, ed in particolare dal Mare del Nord al Mediterraneo: quelle attraverso il Sempione, il Gottardo ed il Brennero.

Le prime due mettono in comunicazione la Francia e la Germania occidentale con l'Italia settentrionale, gravitando entrambe sul nodo di Milano e la regione limitrofa.

La terza ferrovia unisce la Baviera con l'Italia centro-orientale appoggiandosi su Verona.

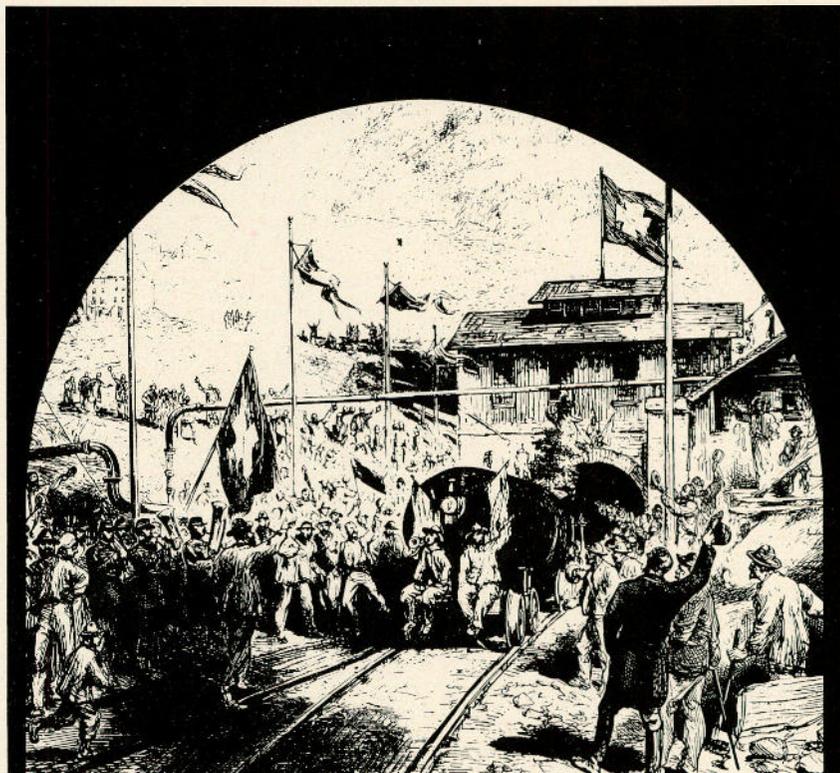
Sia la Svizzera, sia la Baviera insistono ora per la realizzazione di gallerie di base, rispettivamente al Gottardo ed al Brennero (della lunghezza di 40-50 Km) per rendere più veloci gli attuali percorsi, mentre la Regione Lombardia, riprendendo l'idea dei nostri avi, preferisce il nuovo traforo allo Spluga per documentate ragioni.

Tra queste, la principale è quella di non aumentare l'attuale disagio sul nodo e l'hinterland di Milano, ora saturo di strade, ferrovie, ecc.

A questo riguardo devesi tener presente che il principio fondamentale, per smaltire il traffico, è quello della suddivisione e sua distribuzione su varie arterie.

Ciò è riconosciuto incondizionatamente da varie fonti. Lo ricorda l'Ing. Corbino (Ing. Capo della Pr. di Como) nella sua relazione del 1956 "Sui trafori stradali transalpini" e lo ammette recentemente il Ministero dei trasporti bavaresi (Ing. Jaumann) nella sua risposta del 27/9/81 alla mia proposta su ricordata, esprimendosi letteralmente così: "È giusto che l'attraversamento delle Alpi debba essere distribuito con speciale equilibrio".

Infatti il raccogliere su una sola



direttrice un forte traffico, porta necessariamente al suo saturamento e a predisporre zone di raccolta e di smistamento, mentre con più itinerari a disposizione, le merci possono essere, già in partenza, distribuite sugli stessi, senza bisogno di accatastamenti e di successivi smistamenti con evidente risparmio di tempo e di denaro.

Se vogliamo aumentare il traffico non dobbiamo immetterlo su linee già esistenti, in modo da ingolfarle, ma occorre diluirlo su più percorsi, integranti a vicenda, con vie alternative.

Ritengo inoltre far rilevare che la realizzazione delle gallerie ferroviarie di base al S. Gottardo e al Brennero sono controproducenti in quanto entrambe si immetteranno nelle attuali linee di valle, che possono essere soggette ad incidenti, anche piccoli, che si ripercuoteranno sull'esercizio della linea.

Il treno che esce a 200 Km/ora dalla galleria di base, dovrà fermarsi come quello della vecchia linea!

In particolare poi faccio presente: 1°) per la linea del Gottardo (splendido capolavoro della ingegneria ferroviaria) due sono le

attuali deficienze: la prima nel tratto sud, ticinese, con un tracciato a curve e controcurve di stretto raggio, la seconda nel tratto nord, prima di Zug, in cui la ferrovia è ancora ad un solo binario. Si dovrà provvedere ad entrambe.

2°) per la linea del Brennero, già si sono manifestate le obiezioni degli abitanti della zona di Vipiteno, contrari ad espropri ed alle sistemazioni delle sovrastrutture necessarie, per la scarsa reperibilità di aree adatte allo scopo.

Pertanto la nuova linea ferroviaria sotto lo Spluga, caldamente sostenuta dalla Regione Lombardia, è da preferire alle sopraindicate.

Però tale linea ha l'inconveniente di gravitare anch'essa su Milano, quindi ha ragione l'Ing. Semenza di indirizzarla su Bergamo, dopo il necessario miglioramento dell'attuale ferrovia Colico-Lecco, attualmente impossibilitata a sostenere il compito di ferrovia internazionale.

Ing. Luigi Ghelardoni
*ex Direttore Autostrada
Torino-Alessandria
Consulente SATAP ed esperto
di programmi ferroviari*

Nuovo Gottardo: dubbi anche nel Canton Ticino

Il Sig. Franco Celio — unico, a quanto pare, aperto oppositore del Canton Ticino alla “galleria di base” del San Gottardo — è quello che si può definire un uomo tenace. Il 18 luglio 1981 ha pubblicato sul quotidiano di Bellinzona “Il Dovere” un articolo per dimostrare come “la realizzazione della galleria di base non solo non avrebbe le conseguenze positive che si prospettano, ma avrebbe altresì gravi conseguenze negative che sarebbe pura incoscienza voler ignorare, o sottovalutare”.

È tornato alla carica il 1° ottobre 1981 con una lettera pubblicata dal “Giornale del Popolo” di Lugano, un autorevole quotidiano diffuso in tutto il Canton Ticino. “Si dà forse per scontato, scriveva in quell’occasione Franco Celio — che tutti i Ticinesi vogliono (o devono volere) ciò che i nostri governanti hanno dichiarato essere il bene del Cantone? Oppure si teme che da una franca e aperta discussione sull’argomento risulti che tale soluzione non sia poi così vantaggiosa come ufficialmente si afferma?” Quali sono gli aspetti positivi dell’“operazione galleria di base”, si chiedeva Celio. Ed elencava gli argomenti trattati nella risposta del Governo del Canton Ticino al Dipartimento federale dei trasporti e comunicazioni, riducendoli a tre punti: 1) Mantenimento del Canton Ticino “in posizione predominante nel settore dei traffici”; 2) raccorciamento delle distanze fra Ticino e Svizzera interna; 3) minor costo rispetto all’alternativa del traforo ferroviario dello Spluga.

Nella lettera citata pubblicata sul “Giornale del Popolo” Franco Celio esamina i tre punti e li smonta uno per uno perché: 1) nessuno minaccia la posizione predominante del Canton Ticino, dal momento che la linea del San Gottardo esiste ed è la più breve, in ogni caso, fra Basilea e Chiasso. E aggiunge: “Anche se venisse realizzato il traforo dello Spluga, non ci porterebbe via granché”. 2) Il raccorciamento delle distanze è solo del 9 per cento. 3) Non è vero che realizzando il traforo di base del San Gottardo invece di quello dello Spluga si spende meno, perché in tal caso occorrerà pur sempre “fare qualcosa” per la Svizzera Orientale, rimasta ancora

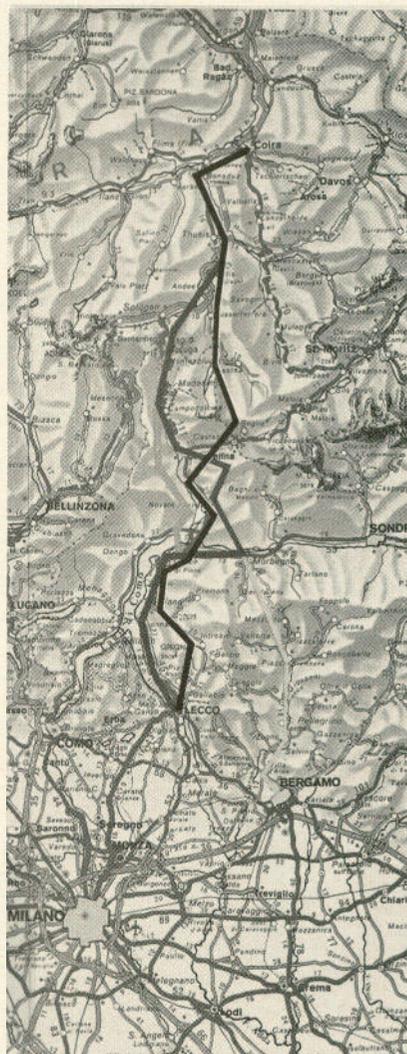
una volta senza una linea ferroviaria diretta.

E quali sono al contrario gli svantaggi? È chiaro — sostiene Celio — che prima o poi “si smantellerà l’attuale linea del San Gottardo che passa per la valle Leventina, anche se le Ferrovie Federali Svizzere oggi dicono di no. In questo caso i Leventinesi pagherebbero a ben caro prezzo questa galleria di base”.

Anche dopo questa seconda lettera l’aperto invito di Franco Celio ad approfondire il problema — anche se intelligentemente impostato — pare non sia stato raccolto dalla stampa ticinese; almeno lo riteniamo, visto che Franco Celio ha inviato una terza lettera e questa volta alla “Gazzetta Ticinese” — un quotidiano che ha una tiratura quasi invisibile, ma che esiste da ben 182 anni e sulla testata porta bene in vista la scritta “Giornale d’opinione” — che l’ha pubblicata il 9 aprile 1982.

Da questa lettera si apprende che i Comuni di Quinto e di Airolo (entrambi nell’alta Leventina) hanno preso ufficialmente posizione contro la galleria ferroviaria di base del San Gottardo — e Franco Celio è stato il proponente della risoluzione votata dal Consiglio comunale di Quinto — nonostante che “pochi ma potenti sponsorizzatori dell’opera continuino a strombazzare che quella della galleria di base del San Gottardo con annessa linea veloce è una delle rivendicazioni fondamentali e irrinunciabili del nostro Cantone e che pertanto a nessun ticinese dovrebbe esser lecito nutrire (e tanto meno manifestare) dubbi al riguardo”.

“La ragione fondamentale dell’opposizione di Quinto e di Airolo — ribadisce Franco Celio sulla “Gazzetta” — sta negli effetti negativi che la realizzazione dell’opera in questione avrebbe sull’economia della valle Leventina, l’unica fra le valli ticinesi ad aver potuto — grazie alla presenza della ferrovia — arginare lo spopolamento e realizzare anzi un relativo sviluppo industriale” (infatti, secondo Celio e i Leventinesi, una volta in esercizio la linea di base, diventerebbe assai precaria la vita dell’attuale linea del Gottardo, legata come sarebbe al solo traffico locale). Ma non sono soltanto gli interessi



locali della Leventina a creare una opposizione alla linea di base, semmai sono, per ora, i più evidenti. “Personalmente sono dell’opinione — scrive Celio — che le ripercussioni negative che la prevista linea di base avrebbe sul resto del Cantone sarebbero ancora più gravi di quelle a carico della Leventina”. Cosa succederebbe nel Ticino da Bellinzona in giù? Qui dobbiamo affidarci alle confidenze che molti, specialmente del Luganese e del Mendrisiotto, ci hanno fatto senza tuttavia per il momento uscire allo scoperto (e ne hanno ben ragione). Dicono in sostanza; ci si rende conto di cosa significhi creare una nuova linea ferroviaria veloce nel Sottoceneri? Dove andrebbe a finire

San Gallo: sì allo Spluga

la romantica quiete che, nonostante tutto, la nostra terra ha saputo finora quasi ovunque conservare e che porta qui tanta gente da fuori che vuole ancora "vivere"? Qualcuno aggiunge: intanto occorrerebbe costruire altre lunghe (e costose) gallerie: sotto il Monte Ceneri, per l'attraversamento, diciamo, di Lugano (un problema questo veramente grosso anche dal punto di vista ecologico) e per arrivare a Melide, dove occorrerà costruire un nuovo ponte sul lago, e poi subito dopo sarà necessaria una nuova galleria di parecchi chilometri e viadotti per consentire alla sferragliante furia degli anni 2000 di arrivare fino a Chiasso. A proposito della nostra stazione di confine — dice un esperto — dato che si parla di un raddoppio del traffico ferroviario, sarà anche necessario prevedere il triplicamento del piazzale di sosta dei treni merci. Infatti se già ora, durante l'estate, sostano a Chiasso giornalmente centinaia e centinaia di vagoni — senza contare le altre centinaia fermi lungo tutta la linea fino a Basilea — in attesa che l'Italia possa riceverli sulle sue linee già ultracongestionate, "quando funzionano" (aggiunge l'esperto elvetico che pensa ai purtroppo frequenti scioperi) col funzionamento della linea veloce di base se ne ammucchieranno, a Chiasso, migliaia di carri merci. Una bella prospettiva per Chiasso (il cui Municipio ha recentemente rivendicato l'urgenza di decidere la costruzione della linea di base del San Gottardo, giudicata di priorità assoluta "quale difesa della qualità di vita che, per il Mendrisiotto, è divenuta condizione essenziale") quella di diventare fra qualche anno un immenso piazzale ferroviario. Continua il nostro interlocutore: non si rendono conto le autorità locali che Chiasso ha già raggiunto un notevole sviluppo nel campo dei trasporti (e connessi) e che nessuno potrà mai togliergli questa privilegiata posizione, per quante nuove direttrici ferroviarie vengano create? E poi non dimentichiamo il traffico automobilistico — conseguenza del tunnel stradale del San Gottardo — che d'estate è per i chiassesi una "vera delizia"...

C.Gr.

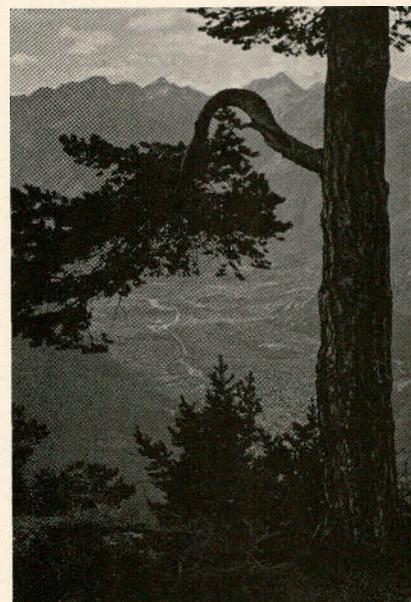
Il consigliere nazionale dr. Hans Schmid è il presidente del Comitato per lo Spluga e professore all'Università di San Gallo. In occasione del Convegno internazionale sulle trasversali ferroviarie attraverso le Alpi, svoltosi a San Gallo, ha tenuto una dotta relazione sul "Progetto di una ferroviaria dello Spluga".

Una ferrovia attraverso lo Spluga — conferma il dr. Schmid — completa ragionevolmente gli esistenti collegamenti ferroviari nord-sud. Una buona parte dell'intero traffico dei Paesi limitrofi e degli Stati nordici potrebbe venire trasportata facilmente nei grandi agglomerati economici italiani e ai porti marittimi d'imbarco della Penisola valendosi di questo più breve collegamento, che, secondo il rapporto presentato alla fine del 1979 dal Gruppo di contatto svizzero "Ferrovie di transito Gottardo/Spluga", offre maggiori vantaggi di economia regionale rispetto alla proposta linea di base del San Gottardo.

Naturalmente è necessario pensare, oltre che al traforo propriamente detto, anche alle linee di accesso, come quelle dal confine nord della Svizzera a Coira e il raccordo fra Coira e il portale nord della galleria e quella fra il portale sud e Lecco e i collegamenti fra Lecco e le linee di grande comunicazione italiane. In tal modo verrebbe realizzato un collegamento diretto fra l'Europa settentrionale, attraverso la Germania, e le regioni centrali e meridionali d'Italia.

Una ferrovia dello Spluga creerebbe paragoni per ogni regione interessata, notevoli vantaggi, che il dr. Schmid così riassume:

- 1) Colma la lacuna fra il San Gottardo e il Brennero. Il sistema svizzero dei trasporti acquista importanza mediante la costruzione di questa terza trasversale alpina accanto al San Gottardo e al Lötschberg-Sempione.
- 2) Una maggiore decentrazione delle correnti di traffico evita un ancora maggiore concentrazione della circolazione sull'asse del Gottardo.
- 3) Una ferrovia dello Spluga crea e rivaluta delle nuove regioni sia in Svizzera che all'estero. Regioni come



la Lombardia nord-orientale con la Valtellina, regioni economicamente molto sviluppate come il Württemberg e l'Allgäu nella Germania meridionale, la regione austriaca del Lago di Costanza e il Vorarlberg, il Principato del Liechtenstein e naturalmente la Svizzera orientale, che si attende da quest'opera un potenziamento della sua economia, il cui livello è attualmente inferiore alla media svizzera, una diversificazione della sua struttura economica, un aumento dei livelli di reddito in tutti i Cantoni orientali e un contenimento dell'esodo, attualmente superiore alla media. Per tutte queste regioni la ferrovia dello Spluga contribuirà ad aprire nuovi mercati.

4) Un finanziamento comune dell'opera è giustificato a causa del suo uso da parte dell'intera Europa, per cui l'onere degli Stati interessati viene contenuto entro limiti sopportabili.

5) Last but not least, la ferrovia dello Spluga può essere utilizzata quale moderna strada rotabile sgravando la strada dal traffico pesante di merci in transito e anche dal traffico veloce. Lo Spluga dà quindi un contributo sostanziale al mantenimento di un ambiente più gradevole.

R. Co.

I porti ed i trasporti marittimi

di Angelo Carossino

Intervenendo nel dibattito che si è svolto durante il Convegno internazionale di Milano sulle prospettive e lo sviluppo delle comunicazioni transalpine in Lombardia, ho sostenuto che un maggiore e più efficace inserimento della rete ferroviaria italiana, nel contesto comunitario, ha un'importanza basilare per il nostro paese e per lo sviluppo stesso delle ferrovie.

Questo inserimento è anche importante ai fini della valorizzazione del ruolo del sistema dei porti italiani nel contesto comunitario.

Con l'ingresso della Grecia nella Comunità e il prossimo allargamento alla Spagna e al Portogallo e con il raddoppio del Canale di Suez, il baricentro della Comunità è destinato a spostarsi al Mediterraneo.

Per effetto della crisi energetica, che ha aumentato i costi del trasporto marittimo, il Mediterraneo riacquista una sua importante funzione nei collegamenti dell'Europa col Nord-Africa e il Medio Oriente. Ma perchè l'Italia possa utilizzare a proprio vantaggio queste potenzialità è indispensabile eliminare le strozzature esistenti nella rete ferroviaria e nei porti italiani, per rendere possibile lo sviluppo di un efficiente sistema di trasporti combinati strada-ferrovia-nave.

L'assunzione di questa politica di valorizzazione dei porti e delle ferrovie e di inserimento della nostra rete nel sistema dei trasporti combinati è necessaria al paese e in particolare al Mezzogiorno. Occorre superare a questo riguardo ogni residuo di malinteso meridionalismo, secondo cui ogni investimento fatto al Nord dovrebbe necessariamente andare a discapito del Sud.

Facciamo un esempio: nel '78 il volume totale dei trasporti della Grecia con la Comunità è ammontato a 6,2 milioni di tonnellate di cui 5 milioni via mare, circa la metà del trasporto marittimo diretto, e proviene da porti italiani. Ora, se si vogliono valorizzare nei traffici con la Grecia i porti della Puglia, occorre non solo potenziare la dorsale ferroviaria dell'Adriatico, ma anche i valichi alpini altrimenti le merci di quel paese continueranno a trovare conveniente andare direttamente nei porti del Nord, come avviene oggi in grande misura,

per raggiungere il Centro-Europa. Come ho avuto modo di approfondire nel Convegno internazionale di Milano del novembre dell'anno scorso promosso dal Comitato Promotore dello Spluga in linea prioritaria si dovrebbe provvedere alla realizzazione della galleria ferroviaria del Brennero, ma nella lista delle priorità segue immediatamente la direttrice dello Spluga e non appena questo progetto sarà passato al vaglio delle verifiche tecniche e finanziarie ed avrà ottenuto l'indispensabile approvazione delle aziende ferroviarie degli Stati interessati, dovrebbe essere inserito in un programma di medio-lungo periodo di potenziamento dei valichi alpini. E ciò per ragioni evidenti: innanzitutto perchè appare più che mai urgente

eliminare le strozzature esistenti all'interno del nostro paese e ai suoi confini che condannano le ferrovie italiane a un ruolo marginale nel trasporto complessivo delle merci. Occorre anche considerare un dato peculiare del nostro paese rispetto ai nostri partners europei: la scarsa incidenza del settore marittimo e fluviale nel trasporto nazionale. È noto infatti che in Italia circa il 70% delle merci vengono trasportate su strada, il 14% su ferrovia e il restante 15-20% a mezzo di oleodotti e via nave. Il prevalere del trasporto su strada incide sui costi delle merci in modo esorbitante e più che in ogni altro paese di Europa.

Il riequilibrio del trasporto su strada rispetto a quello ferroviario e marittimo-fluviale, economicamente più vantaggiosi, e che assicurano un



Spluga e trasporti europei

di Giovanni Giavazzi

migliore servizio a più bassi costi e a minore consumo di energia, dovrebbe costituire dunque una priorità della politica nazionale dei trasporti. Se è vero che gli altri paesi, a differenza del nostro, dispongono di un'ampia rete di canali e di un sistema idroviario, che consente loro di esercitare maggiormente questo tipo di trasporto, mentre in Italia non disponiamo di un tale sistema, fatta eccezione del Po, per il quale non si sta facendo nulla, disponiamo però di quei due grandi canali navigabili che sono l'Adriatico e il Tirreno che potrebbero essere bene utilizzati per il trasporto delle merci da porto a porto, collegando direttamente il Sud al Nord e viceversa. I moderni mezzi, dei quali lo sviluppo della tecnologia consente oggi di disporre (traghetti, cabotaggio, ecc.), offrono più che in passato la possibilità di andare ad un sistema simile di trasporti. Naturalmente si devono mettere in conto anche i "rischi" a cui si è esposto il nostro paese nel caso in cui il potenziamento del sistema di valico alpino non fosse accompagnato contestualmente da un parallelo e globale potenziamento del nostro sistema portuale e ferroviario. La possibilità di un ulteriore drenaggio di traffico, a favore rispettivamente dei porti di Marsiglia e del Mare del Nord è reale e molto seria. Ma sarebbe del tutto illusorio ritenere di potere esorcizzare questo pericolo con delle chiusure nazionali. Occorre invece porre mano, senza ulteriori indugi, a un processo di generale riorganizzazione e potenziamento dei porti italiani, a cominciare da quelli dell'alto Tirreno, secondo le linee indicate dal progetto pilota dei porti liguri, predisposto dalla Regione Liguria. Il problema vero, quindi, è quello di una politica dei trasporti per l'Italia da portare avanti contestualmente all'avanzamento del processo di integrazione comunitario per cogliere tutte le opportunità che la nostra partecipazione al Mercato Comune ci offre per realizzare un efficace inserimento dell'Italia nel sistema dei trasporti europei e per affermare la funzione di punto centrale nei collegamenti dell'Europa Comunitaria con l'Africa e il Medio Oriente.

Angelo Carossino
parlamentare europeo

Il problema di una razionalizzazione del sistema dei trasporti europeo è ormai diventato di scottante attualità e necessita di una soluzione precisa, articolata ed efficace stante l'alto grado di interdipendenza raggiunto dalle economie comunitarie.

L'Italia si trova a ricoprire un ruolo secondario rispetto a Germania e Francia, naturali partners commerciali, per quanto concerne l'interscambio di merci su ferrovia: ciò è dovuto in parte alla relativa debolezza di alcuni comparti ferroviari, ma soprattutto al limite oggettivo costituito dalla barriera delle Alpi.

La nostra penisola, e con essa il sistema ferroviario, che raccorda tutti i poli economici, e la parte degli scali portuali, è da considerare invece un fondamentale nodo di raccordo tra il Nord dell'Europa (Liverpool, Manchester, Amburgo, Brema, Amsterdam, Rotterdam) e il Bacino del Mediterraneo, luogo preferenziale di accordi commerciali di cooperazione della Comunità (ricordiamo gli accordi del Maghereb, gli accordi del Mashreq, gli accordi con la Turchia e la Jugoslavia, la Convenzione di Lomé).

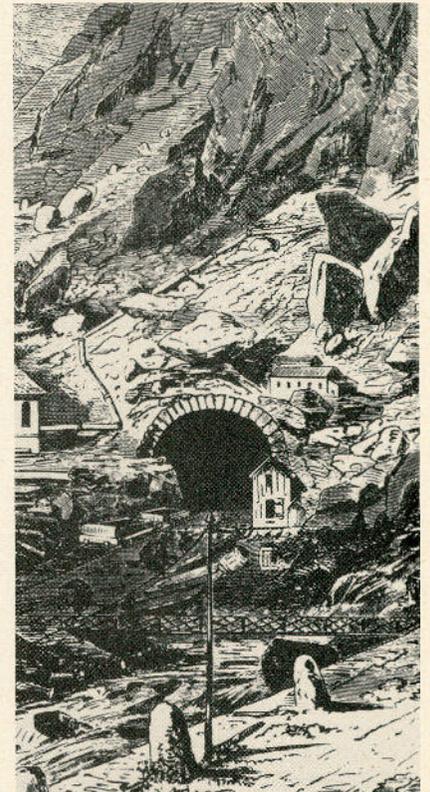
Un efficace valorizzazione delle iniziative comunitarie atte a realizzare il sistema dei trasporti su ferrovia, con conseguente riequilibrio regionale, punto centrale delle politiche comunitarie, permetterebbe all'Italia di far risaltare in tutti i suoi aspetti il doppio risvolto economico che la posizione geografica le assegna: un Nord proiettato verso il centro industriale dell'Europa e un Mezzogiorno proteso verso il Mediterraneo, il Medio Oriente e il Canale di Suez, con una possibile diversificazione commerciale ed economica che favorirebbe un effettivo rilancio di tutta la zona. Il traforo dello Spluga e il potenziamento delle ferrovie d'accesso e di uscita in Italia, Svizzera e Germania, si inquadrano a mio giudizio perfettamente in questa prospettiva.

Una iniziativa di tale portata trova senz'altro riscontro nella politica comunitaria dei Trattati per numerosi motivi.

Innanzitutto una politica dei trasporti è prevista esplicitamente nel Trattato costitutivo della Comunità (Trattato di Roma) che al suo articolo 3

comma E, impone tassativamente "l'instaurazione di una politica comune nel settore dei trasporti". L'azione nel campo di trasporti ha come obiettivo la realizzazione del mercato comune attraverso il graduale riavvicinamento e l'armonizzazione delle aree regionali della Comunità; in tal senso è impostata la politica comunitaria anche se al momento, dobbiamo riconoscerlo, con scarsa incisività (ricordiamo però la Procedura di Consultazione con Comitato in materia di infrastrutture di trasporto, la Proposta di Regolamento per sostegni finanziari a progetti di interesse comunitario, ecc.). L'effettuare una politica dei trasporti impostata in senso unitario è l'unico modo di evitare soluzioni nazionali o particolaristiche e di contribuire, in modo deciso, ad attenuare le divergenze economiche e sociali, favorendo così una più efficace collaborazione transfrontaliera. Vari sono gli elementi che qualificano l'iniziativa del Traforo dello Spluga in tal senso: esso darebbe il via al decongestionamento

segue



Lombardia anni '80

di Sergio Mariani

dell'area milanese e armonizzerebbe il sistema ferroviario del Nord Italia potenziando la direttrice Nord-Ovest della Lombardia che già sopporta oltre un terzo dell'interscambio di merci su ferrovia sia nazionale che internazionale; ma soprattutto risolverebbe, per quanto riguarda il traforo ferroviario, l'annoso problema di un collegamento attraverso le Alpi, in zona centrale, ma condizionato dagli attuali modi che penalizzano il traffico; è per questo che l'iniziativa è sostenuta da adesioni degli organi governativi, da istanze regionali (l'Emilia Romagna ha recentemente aderito all'iniziativa testimoniando sull'efficacia della nuova direttrice dello Spluga), dal mondo imprenditoriale e dal mondo del lavoro.

Il traforo dello Spluga non si pone come alternativa al potenziamento o ad un eventuale nuovo traforo del Brennero, ma come passaggio necessario e obbligato, sostenuto da esigenze reali e oggettive nell'interesse di tutta la Comunità Europea. Al Parlamento Europeo abbiamo tenuto conto di tutte queste istanze nel presentare la Proposta di Risoluzione (doc. 1 - 396/81 del 9 luglio 1981) che richiede di inserire nel programma di grandi infrastrutture europee il traforo dello Spluga come soluzione ai problemi di comunicazione ferroviaria tra l'Italia e la Svizzera.

I tempi di realizzazione saranno certamente lunghi, si parla di una apertura verso il 2000, ma questo non ci autorizza a desistere.

Un progetto di tale portata porterebbe certamente una boccata di ossigeno a numerose imprese industriali e commerciali della zona interessata e riaffermerebbe, ancora una volta, i legami sempre più stretti tra l'Italia e l'Europa.

Se, come il Parlamento Europeo auspica da tempo, la Comunità si deciderà a passare ai fatti per l'esecuzione di una politica dei trasporti di ampio raggio — estesa quindi anche alle infrastrutture —, il Traforo dello Spluga ha tutte le carte in regola per rientrare fra le opere di indubbio interesse generale, ai fini di un più corretto esercizio di una vera politica europea in questo campo.

Giovanni Giavazzi
parlamentare europeo

Il primo rapporto dell'IREr (Istituto Regionale di Ricerca) sull'evoluzione e sulle tendenze dell'economia lombarda risale al 1979. Il più recente rapporto è datato settembre 1981.

Nel 1979, l'accento fu posto sui fenomeni di adattabilità nello sviluppo. L'ipotesi interpretativa dell'evoluzione economica lombarda dal 1970 in poi, veniva così formulata: "Si è manifestato un processo di riconversione spontanea — realizzato per lo più attraverso la plasticità e il dinamismo delle piccole e medie imprese — che ha consentito consistenti recuperi di produttività. Si sono così realizzati, nel settore industriale, soddisfacenti aumenti di produzione e di valore aggiunto senza dover introdurre dosi aggiuntive di capitale e di lavoro. Appare cioè evidente che, sotto la spinta delle mutate condizioni del mercato interno e internazionale, il tessuto produttivo della regione si sta autonomamente ristrutturando utilizzando i fattori strategici di cui maggiormente dispone: lavoro qualificato e capacità imprenditoriale".

Il rapporto dell'IREr sottolineava, dunque, la specificità lombarda del sistema delle piccole e medie imprese, la cui crescita "non obbedisce soltanto a convenienze dettate dalla rigidità del mercato del lavoro, ma anche a obiettivi e più generali motivazioni di ordine tecnologico e di rapporto con le attuali strutture di terziario pubblico".

Si osservava inoltre che "i processi di decentramento produttivo e di ridimensionamento delle unità di produzione non sono tanto (o spesso) collegati a fenomeni deteriori di lavoro nero e di evasione fiscale, quanto a un diverso esplicarsi della economia di scala e a una maggiore valorizzazione (in senso tecnico e in senso economico) del lavoro autonomo e della professionalità individuale nei settori più moderni dell'industria e dei servizi".

Il rapporto del settembre 1981, ribadisce nella sostanza la validità di tale ipotesi interpretativa: "Le strutture produttive della Lombardia hanno retto sostanzialmente alle spinte di crisi manifestatesi negli anni '70, con un dinamismo e una capacità di adattamento in parte inattese". E si chiarisce ulteriormente

che il decentramento produttivo "ha avuto in Lombardia modalità non assimilabili a quelle dell'economia sommersa o dell'evasione legislativa e fiscale".

L'ipotesi interpretativa dell'IREr sui fenomeni di adattabilità nello sviluppo, relativamente agli anni '70, trova una parziale conferma nella recente pubblicazione di uno "scenario" sulla evoluzione e sulla dinamica dell'economia e della società lombarda negli anni '80, a cura del Comitato tecnico-scientifico della programmazione economica e territoriale della Regione Lombardia. Vi sono però alcuni aggiustamenti critici sul modello di sviluppo degli anni '70, che ci sembra opportuno richiamare e in parte contestare. In primo luogo, si osserva che il processo di sviluppo lombardo dell'ultimo decennio "può essere interpretato come un modello di "conservazione di vecchie specializzazioni" fondato su un rafforzamento, realizzato con operazioni di razionalizzazione e ristrutturazione di settori convenzionalmente definiti deboli o in declino, senza manifestazioni rilevanti di riconversioni verso nuove specializzazioni o verso settori industriali convenzionalmente definiti avanzati... Quando ci si pone la domanda sulle prospettive dello sviluppo industriale degli anni '80 per la Lombardia, si pone l'interrogativo su quale sarà la possibilità di durata nel tempo di un modello, quale quello finora sperimentato, fondato prevalentemente sulla logica di un 'conservatorismo industriale' e di una 'ristrutturazione spontanea". In altri termini, si precisa più avanti, "un complesso di fattori renderà lo sviluppo industriale lombardo, con il progredire degli anni '80, sempre meno interpretabile in base ad un semplice modello dualistico: quello della prosecuzione di un crescente divario tra un sistema di piccole imprese, operanti in settori tradizionali, in cui la dinamica della crescita e della profittabilità resta prevalentemente fondata su economie di flessibilità e di evasione, e un sistema di grandi imprese, operanti in settori avanzati, condizionate da crescenti fattori di rigidità (di origine politica e sociale) che le condannano a più bassi livelli di crescita e a insufficienti sviluppi di efficienza,

competitività e redditività". Su questa specifica angolazione critica, ci sembra che i punti da discutere siano diversi e tutti importanti. Per quanto concerne il sistema delle piccole e medie imprese, parlare solo di dinamismo fondato su economie di flessibilità e di evasione, ci sembra a dir poco molto approssimativo e superficiale. In ogni caso, ci sembrano ben diversamente argomentate le conclusioni degli studi dell'IRER prima ricordate, soprattutto là dove si rileva che "il dinamismo delle piccole e medie imprese presenta caratteri originali

che sono anche tecnologici e commerciali". Questi aspetti essenziali del sistema produttivo lombardo, meritavano dunque una diversa attenzione non solo per quanto concerne il giudizio sul passato, ma ancor più per la formulazione delle ipotesi sulle tendenze e sulle prospettive future. Ciò anche in considerazione del fatto che l'impatto delle innovazioni tecnologiche e delle modificazioni organizzative è un processo già in corso da alcuni anni. Ad esso non è affatto estraneo il sistema delle piccole e medie imprese, non solo in

termini di miglioramento di prodotti o processi già esistenti. Da questo punto di vista, ci sembra vadano sollecitate indagini adeguate e verifiche sul campo da parte dei centri di ricerca regionale, al fine di superare lo stato attuale delle conoscenze, per molti versi lacunoso, sulla realtà industriale lombarda e, quindi, per meglio formulare le ipotesi sul futuro.

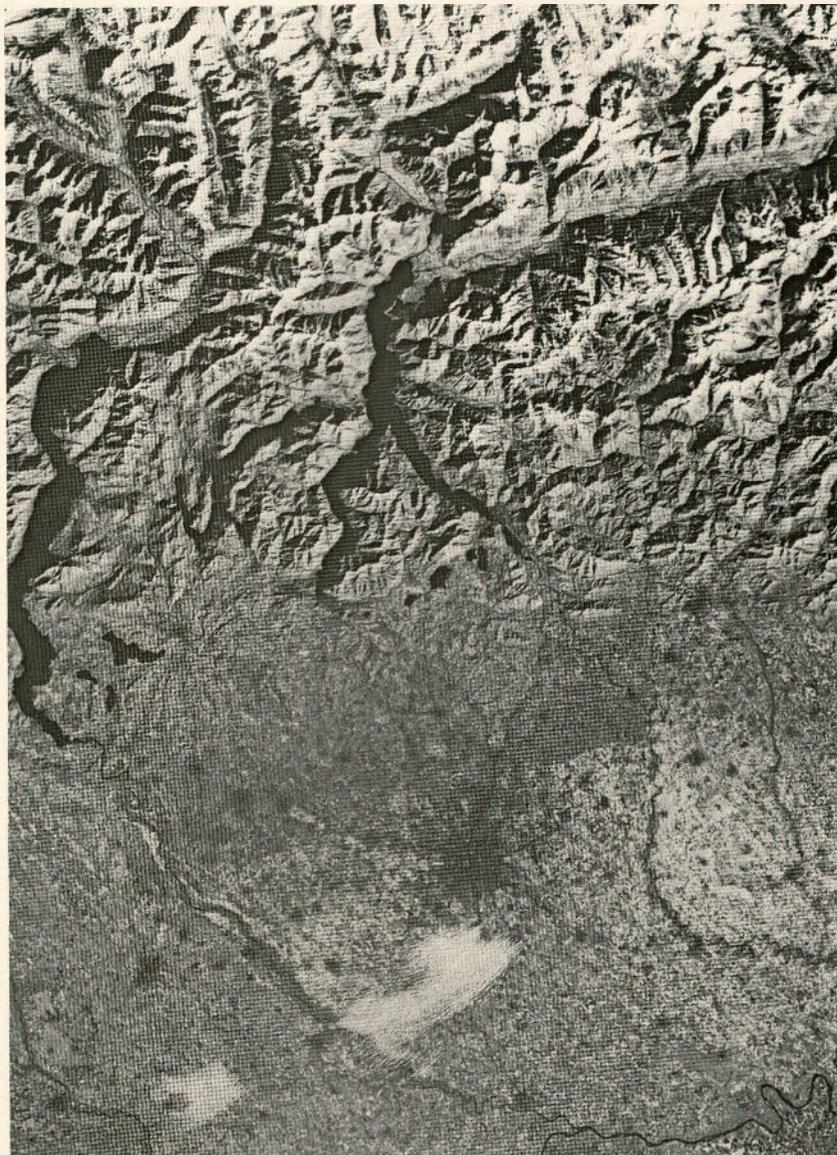
Chiariti questi punti interpretativi, si può d'altra parte concordare con gli autori dello "scenario" a proposito delle manifestazioni "di evoluzione strutturale dell'industria, di modificazioni organizzative all'interno delle imprese e di introduzione di innovazioni tecnologiche che determineranno in Lombardia nel contempo:

a) un allargamento, piuttosto che una riduzione del ventaglio di tipologie di sistemi di imprese, caratterizzati da differenti livelli di tecnologie, da differenti tipi di utilizzo di qualificazione di mano d'opera, da differenti impatti di economie di scala, da differenti gradi di sensibilità all'evoluzione di moderne forme di economie esterne; b) una progressiva riduzione del significato di talune distinzioni settoriali tradizionali all'interno dell'industria, ma anche di taluni confini tra il settore industriale e un'importante parte del settore terziario. Aumenterà l'esigenza di misurare i processi di crescita del prodotto e dell'occupazione, in base ad un concetto più lato di industria, inglobante un complesso di attività di 'servizi per la produzione', cioè di servizi funzionali alla crescita della efficienza dei processi produttivi e della commercializzazione".

Si tratta di processi già in atto da tempo nelle economie industriali più avanzate.

A questo punto, sorge però un'altra questione interpretativa sul terreno delle interdipendenze tra le politiche economiche e sociali, e quelle riguardanti il territorio.

Nello "scenario" i diversi capitoli dedicati all'evoluzione economica e sociale, istituzionale e culturale, sembrano corrispondere ad una analisi di tipo sistemico: tant'è che di frequente vengono sottolineate le connessioni e i reciproci influssi tra i



segue

vari momenti dell'evoluzione lombarda.

Questa attenzione in parte viene meno nei capitoli dedicati alle problematiche del territorio. Per quanto attiene alle politiche territoriali del passato, prevale un giudizio fortemente negativo, sia relativamente agli anni '50, di più intenso sviluppo economico, sia per il decennio '60, nel corso del quale si determina "un modello a pelle di leopardo di compromissione puntuale e diffusa del territorio lombardo che trova una propria giustificazione nella 'teoria del decentramento e nella teoria del superamento degli squilibri territoriali'"; sia, infine, sull'ultimo decennio che ha visto il fallimento di ogni ipotesi "di trasformazione dell'assetto del territorio, di risposta ai fabbisogni pregressi e di individuazione delle scelte di politica economica e territoriale necessarie per far fronte alla crisi economica, sociale ed energetica in corso".

Ora, questo insieme di giudizi negativi non sembra però in grado di fornire un'interpretazione attendibile di uno sviluppo del territorio che ha visto determinarsi non un riequilibrio "astratto", ma un riequilibrio dettato da molteplici esigenze, che ovviamente si è accompagnato al radicarsi di determinati processi economici e sociali, e che in ultima analisi ha portato a ridefinire, almeno tendenzialmente, le politiche di intervento pubblico in termini più qualitativi che quantitativi. Certo, lo sviluppo policentrico della Lombardia — nel positivo e nel negativo — non è derivato dai vari "libri dei sogni" della programmazione disegnata a tavolino, ma dai processi corposi, reali, di adattamento nello sviluppo di città e paesi che, non lo si dimentichi, da un lato hanno reagito agli eccessi di accentramento dell'area milanese, e dall'altro lato, e contestualmente, hanno cominciato a delineare concretamente la mappa dei loro fabbisogni, delle loro esigenze di politiche territoriali strettamente congiunte alle politiche di sviluppo economico e sociale.

Non v'è dubbio che si rende necessaria, a questo riguardo, una rilevazione più accurata di quanto le città e i centri della Regione hanno ipotizzato per il loro sviluppo territoriale e socio-economico nel prossimo decennio, anche e soprattutto per mettere in risalto talune previsioni sovradimensionate. E quindi per definire un taglio programmatico che corrisponda agli obiettivi qualitativi che una Regione come la Lombardia non può non porsi per gli anni '80.

Per la verità, questo taglio



programmatico già si avverte nel più recente "Programma regionale di sviluppo 1981-1983", sia là dove si parla per l'economia lombarda di un decennio di transizione "in cui accanto alla conservazione di una larga parte di strutture produttive già presenti, si imporranno progressivamente anche nuove strutture, capaci di percorrere vie nuove sia di natura tecnologica che organizzativa", sia là dove in tema di riequilibrio territoriale si accenna alla "tutela e valorizzazione delle specificità, cioè di quei caratteri della struttura socio-economica e anche dell'ambiente e dell'organizzazione territoriale che sono così positivamente diversificati e articolati nelle varie parti della nostra regione".

E si aggiunge: "Il più importante fattore che condiziona le scelte insediative e ne determina i gradi di libertà è indubbiamente l'efficienza del sistema delle infrastrutture per la mobilità, la quale consente di sfruttare al meglio le opportunità di localizzazioni della residenza e delle attività produttive e di servizio". Di qui gli obiettivi centrali fissati dal programma regionale di sviluppo, volti sia alla razionalizzazione della mobilità nella fascia territoriale più congestionata (passante ferroviario, potenziamento di alcune linee radiali, quadrilatero di scorrimento, ecc), sia alla individuazione delle soluzioni di tipo strategico di più lungo periodo, nel nostro caso l'opzione esplicita della Regione Lombardia a favore del traforo ferroviario dello Spluga a preferenza di quello del Gottardo,

"poiché ne consegue la completa ristrutturazione della direttrice Chiavenna, Colico, Lecco, Bergamo, Cremona (via Brescia o via Treviglio-Crema) che avrà per effetto di migliorare l'accessibilità della intera provincia di Sondrio e di quella parte del territorio regionale che presenta le migliori prospettive di crescita industriale".

Anche l'ultimo rapporto IReR fa menzione delle "importanti decisioni di politiche infrastrutturali (ad esempio i trafori) prese all'esterno (che) possono rendere necessari mutamenti nei modelli tendenziali 'interni' di sviluppo" del sistema territoriale.

Su queste problematiche che attengono insieme alle politiche economiche e sociali, ed a quelle propriamente territoriali, si trovano pochi cenni generici nello scenario "Lombardia anni '80".

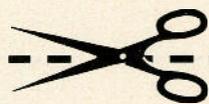
Eppure proprio dall'analisi dei problemi e delle prospettive del prossimo decennio — un decennio di transizione da un sistema industriale tradizionale ad uno più avanzato — non poteva non discendere l'ipotesi di un progetto di nuove vie di comunicazioni internazionali nelle Alpi centrali, che implica l'adeguamento e il riequilibrio territoriale di importanti infrastrutture interne alla regione, così come presuppone che le scelte di internazionalizzazione e di maggiore competitività della nostra economia non siano solo uno slogan ad uso dei mass-media.

Sergio Mariani

ABBONATEVI
A

Lo Spluga

Periodico del Comitato Promotore per il Traforo Ferroviario dello Spluga



Lo Spluga

Periodico del Comitato Promotore per il Traforo Ferroviario dello Spluga

da inserire
e spedire in busta
a:

Lo Spluga

Comitato Promotore per il
Traforo Ferroviario
dello Spluga

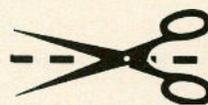
p/o Settore Trasporti e Mobilità
Via Fabio Filzi 22
20124 Milano

Lo Spluga

Periodico del Comitato Promotore per il Traforo Ferroviario dello Spluga

Elenco delle adesioni finora pervenute:

N. Nominativo	Ente rappresentato	N. Nominativo	Ente rappresentato
1 Balatti Marino	Comunità Montana Valchiavenna	22 Frizziero Alberto	Comune Sondrio
2 Ballerini Enrico	Segretario Prov.le P.L.I. di Como	23 Galbiati Giuseppe	Comune di Monza
3 Battiston Celso	Unione Industriali Lecchesi	24 Galli Alberto	Regione Lombardia
4 Bellemo Giancarlo	Banca Popolare Lecco	25 Ghislotti Luigi	Amministrazione Prov.le Bergamo
5 Benaglio Rinaldo	Unione Artigiani Lecco	26 Giavazzi Giovanni	Comune Bergamo
6 Benetti Flaminio	Comunità Montana Valtellina	27 Golfari Cesare	Fondazione Bellemo Lecco
7 Benetti Livio	E.P.T. Sondrio	28 Gritti Alberto	Unione Artigiani Sondrio
8 Benini Aroldo		29 Gusmeroli Eugenio	Segr. Prov.le P.R.I. Sondrio
9 Bassetti Piero	Camera Commercio Milano	30 Guzzetti Giuseppe	Regione Lombardia
10 Bosisio Pietro G.	Collegio Ingegneri Milano	32 Lodigiani Oreste	Regione Lombardia
11 Brivio Enrico	Mov. Fed. Europeo	33 Maganetti Lorenzo	Camera Commercio Sondrio
12 Caccia Dominnoni Annibale	Banca Popolare Sondrio	34 Maiocchi Giampiero	Camera Commercio Como
13 Caldiroli Vittorio	Regione Lombardia	35 Marchini Roberto	Amministrazione Prov.le Sondrio
14 Cazzaniga Sergio	Regione Lombardia	36 Marvelli Sergio	Regione Lombardia
15 Contini Natale	Regione Lombardia	37 Moschioni Ubaldo	Comune di Como
16 Coppi Antonio	Federlombarda	38 Rampa Leandro	Regione Lombardia
17 Cortesi Pierfranco	Comune Bergamo	39 Resinelli Giuseppe	Comune di Lecco
18 Crippa Giuseppe	Unione Commercianti Lecchesi	41 Riva Lauro	Amministrazione Prov.le Como
19 Crisafulli Picciotto Orazio	Regione Lombardia	42 Rusconi Ezio	Piccolo Credito Valtellinese
20 Dore Guido		43 Schena Arturo	Regione Lombardia
21 Festorazzi Luigi	Comitato Chiavennasco per il Traforo dello Spluga	44 Semenza Fabio	Regione Lombardia
		45 Verga Gianni	Regione Lombardia
		46 Vertemati Luigi	Regione Lombardia
		47 Korach Vittorio	Comune di Milano
		48 Peloncini Mario	
		49 Donnanno Antonio	



Nome e Cognome

Professione o qualifica

Ente

Via

Numero

Località

CAP

Desidero abbonarmi alla rivista trimestrale "Lo Spluga"

Abbonamento annuo

Lire 10.000

Abbonamento annuo, socio sostenitore

Lire 50.000

Copia singola

Lire 3.000

Desidero ricevere il tariffario delle inserzioni pubblicitarie

Per il pagamento

Allego assegno

Versamento in c/c postale n. 21543202

Un secolo fa: la scelta del S. Gottardo

di Aroldo Benini

Verso la metà del Cinquecento i mercanti svizzeri acquistano in Lombardia la seta greggia, che rivenderanno sui mercati di lingua tedesca. Questo rapporto continua anche nei secoli successivi avvantaggiato, nello scorso secolo, dal cosiddetto corriere di Lindau, "un pittoresco convoglio di cavalli per viaggiatori e merci, e di veicoli a due ruote per i carichi maggiori", posto in funzione tra Milano ed il lago di Costanza.

Aperta la strada dello Spluga — compiuta interamente soltanto nel 1823, non senza problemi per gli Austriaci che vedevano il governo svizzero e quello di Sardegna fortemente interessati al San Bernardino, giudicato una pericolosa alternativa — lo Spluga stesso si trova al centro dei traffici internazionali che interessano la Svizzera e la Lombardia, e non è un caso che Federico Engels goda d'un viaggio-premio col padre nel 1841 scendendo a Milano attraverso quella strada diventata ormai essenziale ai traffici.

In una sua dotta monografia dedicata al problema dello Spluga intorno al 1970, Dante Severin osserva che subito dopo l'apertura della strada fra Chiavenna e Splügen, i cantoni della Svizzera centrale puntano sull'ammodernamento del San Gottardo, allo scopo di immettere le terre alto-ticinesi, urane e lucernesi nel gioco dei commerci internazionali.

I traffici di transito, quelli cioè per il riso, i vini e gli altri prodotti agricoli provenienti da Novara e per quelli in arrivo da Milano a dorso di mulo o a traino di cavalli sostavano a Como prima di prendere la via del lago e proseguire, quindi, verso la Val Chiavenna e le Alpi. Sul lago di Como navigavano i comballi per le merci e le barche per i passeggeri: un servizio di carattere pubblico, insomma, che verrà progressivamente meno con la concorrenzialità del Gottardo.

Ecco la ragione per la quale, fin dal 1840, nasce in provincia di Como la proposta del traforo dello Spluga. C'è chi vi pensa non soltanto per motivi mercantili ma anche di strategia militare. Alleato a tale presa di posizione è il Canton Grigioni il quale intensifica studi ed iniziative

per realizzare la ferrovia dello Spluga: sono del 1837, infatti, i primi studi sul traforo predisposti dal grigionese colonnello La Nicca, ma soltanto dopo l'unificazione italiana hanno inizio vere e proprie trattative italo-svizzere, che vedranno presto il tramonto di due progetti, quello dello Spluga e quello del Lucomagno, poiché la Svizzera di fatto sceglie il San Gottardo quale punto di forza per l'incremento dei commerci della Confederazione lungo la linea Basilea - Lucerna - Lugano - Chiasso - Milano. Atteggiamento documentato, se ce ne fosse bisogno, dal fatto che gli svizzeri concedono a privati la realizzazione della strada ferrata tra Bellinzona e Chiasso fin dal 1846.

La posizione del Cattaneo

La vittoria dei "gottardisti" in Italia è attribuita generalmente alla preparazione tecnica e scientifica del gruppo che stava attorno al Cattaneo. È noto infatti che egli, tra i molteplici interessi, nutriva un'affezione profonda per i problemi ferroviari, tanto che intorno al 1835-36 si occupa della linea Milano-Venezia e pubblica anche anonimamente — come ha dimostrato il Lacaita — articoli di appoggio alla questione, nella convinzione che i vantaggi delle strade ferrate "stanno in proporzione del movimento commerciale e del passaggio delle persone prodotto da questo movimento", rifacendosi costantemente all'esempio della

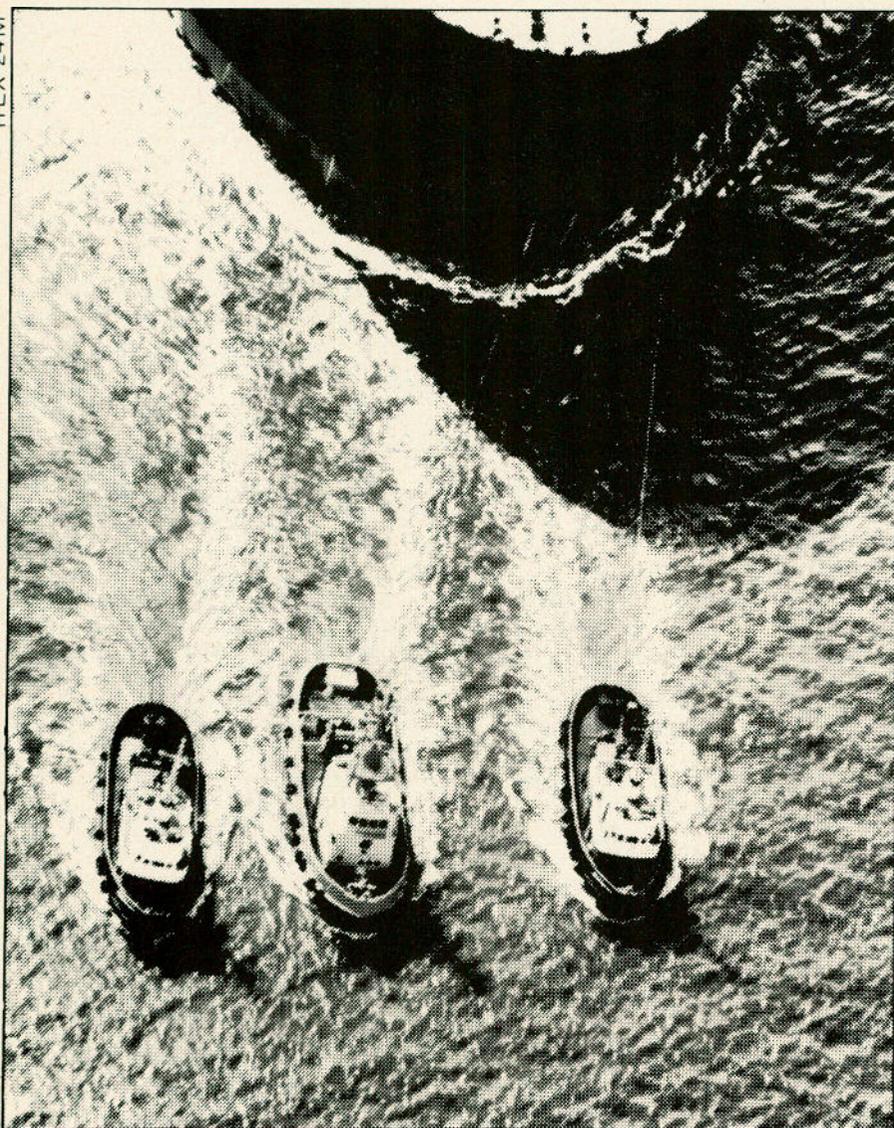
Spluga o San Gottardo?: i vari tentativi

L'era dei pionieri

1838 giugno	Primo progetto di ferrovia transalpina. Zanino Volta, figlio del grande fisico comasco, chiede la concessione per una ferrovia da Chiavenna a Coira, attraverso lo Spluga, «con binari in ferro o lastre di granito».
1844 ottobre	Coira. Convenzione fra Ticino, Grigioni e San Gallo in vista della grande ferrovia.
dicembre	Torino. Trattato fra Sardegna, Ticino, Grigioni e San Gallo che postula la ferrovia del Lucomagno.
1846 gennaio-marzo	Concessione a una società lombardo-ticinese della privativa per una linea da Chiasso al Piano di Magadino e a una collegata società lombardo-piemontese per la linea da Locarno a Olivone (Disentis-Coira-Lago di Costanza).
1847 gennaio	Lugano. Trattato fra i 3 Cantoni e il Regno Sardo. Agevolazioni daziarie e ferrovia del Lucomagno.
1849	Perizia degli inglesi Stephenson e Swinburne su ferrovie da costruire in Svizzera. Consiglio di valicare il Lucomagno mediante «piani inclinati».
1850 e 1851	Decadenza definitiva per inazione delle due concessioni del 1846.
1851 novembre	Rapporto di Negretti (Piemonte), Haehner (Prussia) e Koller (Svizzera) sul più conveniente passaggio ferroviario alpino.
1852	Primo saggio di Pasquale Lucchini in favore del San Gottardo.

BANCA POPOLARE DI BERGAMO

A tutto export.



11EX 24M

foto Fritz Haase

STUDIO RUSSO

Esportare è una necessità. Per questo oltre ad essere pronti a svolgere con la massima rapidità ed efficienza le più tradizionali operazioni bancarie come l'emissione di benestare e la concessione di finanziamenti in lire e in valuta, anche a medio termine, nonché quelle più sofisticate svolte in tempo reale sul mercato dei cambi, siamo anche in grado di prestare la migliore assistenza commerciale effettuando ricerche di mercato, servizi di traduzione ed interpreti, assicurazione di crediti all'esportazione, organizzazione di missioni all'estero, e tutto ciò che serve a rendere i nostri clienti più competitivi nel mondo.

BANCA POPOLARE DI BERGAMO
Idee moderne per il vostro lavoro.

ferrovia Manchester-Liverpool, considerata come modello cui riferirsi tanto per l'aspetto tecnico quanto per quello economico.

Contemporaneamente si interessa del progetto Firenze-Livorno, non disdegna la linea Vienna-Bochnia, né quella Napoli-Nocera, proposta da una compagnia d'ingegneri francesi e, sempre nel 1836, della "prima strada di ferro in Russia".

Il suo appoggio al progetto del Gottardo nasceva da una convinzione che Cattaneo aveva esposto in un articolo apparso anonimo sul "Bollettino" degli "Annali di statistica" nell'ottobre-novembre 1836, quando, con assoluta sicurezza, aveva precisato che *"nessuna strada di ferro potrà dare guadagno se non v'è un forte movimento di persone. Mercanzie, oggetti di commercio, prodotti agrari e simili sono di una importanza secondaria"*. È in quell'articolo che sono espressi altri argomenti che dicono la sconcertante modernità del pensiero di Carlo Cattaneo anche per quanto riguarda la navigazione su via d'acqua, l'opportunità di scavare lunghe gallerie e su altri argomenti. Cioè la sua convinzione dell'opportunità del Gottardo verrà dalla constatazione che il bacino di utenza era assai più vasto e più ricco, così che l'agiatezza e il numero dovevano necessariamente indurre a spostarsi quanti gravitavano al di là e al di qua del Gottardo.

Deve leggersi in questa chiave anche la lettera, forse della fine di febbraio del 1867 al dott. Giuseppe Brambilla, sindaco di Como, nella quale si apprende, dopo alcune notizie circa la candidatura parlamentare del Cattaneo: *"A proposito poi del più importante fra gli interessi di Como, ti aggiungo la notizia telegrafica che siasi finalmente potuto indurre i direttori della Ferrovia Centrale Europea e dimettersi. Così questa potrà finalmente valersi della sovvenzione di un mezzo milione di sterline che altre due Società son pronte a fornire pel compimento della linea Chiasso-Bellinzona"*, quella linea cui s'è fatto dianzi riferimento, e che era ancora in discussione e forse in pericolo, se si deve credere alle preoccupazioni del Cattaneo in un'altra lettera al Brambilla del 27 marzo 1868.

necessariamente indurre a spostarsi quanti gravitavano al di là e al di qua del Gottardo.

Deve leggersi in questa chiave anche la lettera, forse della fine di febbraio del 1867 al dott. Giuseppe Brambilla, sindaco di Como, nella quale si apprende, dopo alcune notizie circa la candidatura parlamentare del Cattaneo: *"A proposito poi del più importante fra gli interessi di Como, ti aggiungo la notizia telegrafica che siasi finalmente potuto indurre i direttori della Ferrovia Centrale Europea e dimettersi. Così questa potrà finalmente valersi della sovvenzione di un mezzo milione di sterline che altre due Società son pronte a fornire pel compimento della linea Chiasso-Bellinzona"*, quella linea cui s'è fatto dianzi riferimento, e che era ancora in discussione e forse in pericolo, se si deve credere alle preoccupazioni del Cattaneo in un'altra lettera al Brambilla del 27 marzo 1868.

Una decisione della seconda sottocommissione

Nonostante l'autorità del gruppo che fa capo a Carlo Cattaneo, tra il 1860 e il 1861 si fanno avanti numerosi progetti che, si direbbe inspiegabilmente, tendono verso lo Spluga: quello del Ponzetti di Bergamo, quello del Quadrio di Sondrio, infine quello del Salis, che optava — a differenza degli altri — per la linea ferroviaria Lecco-Colico,

condividendo la scelta fatta dal Consiglio provinciale di Milano e dal Comune di Milano del dicembre 1861.

Un progetto del tutto nuovo venne proposto — ed approvato nella seduta del 9 aprile 1861 — dalla seconda sottocommissione governativa incaricata dello studio per il settore alpino fra lo Stelvio e il San Bernardino, la quale faceva parte della commissione presieduta dal Paleocapa che ne fa cenno in una sua memoria del 1863. Della sottocommissione era capo l'ing. Luigi Tatti, eminente comasco che si era dedicato a studi ferroviari e aveva progettato parzialmente la linea del Brennero. Costui, nel 1861,

in due successivi articoli aveva illustrato su "Il Politecnico" il progetto d'una linea che dalla Camerlata si spingeva a Como e quindi a Chiavenna: la ferrovia avrebbe dovuto costeggiare la riva occidentale del lago di Mezzola; lungo il Liro la pendenza era fissata al 22%; l'imbocco del tunnel, a Isola, risultava a quota 1311; la lunghezza del traforo era calcolata in mt. 10350, dei quali 8200 a foro cieco, il resto mediante pozzi dell'altezza massima di mt. 190. Il punto culminante del tunnel sarebbe stato a mt. 1467, 50; lo sbocco nord, a quota 1460 presso Splügen. Da quest'ultimo villaggio la linea si sarebbe sviluppata lungo 38 km. fino

L'età dei progetti e delle lotte

1853
marzo
maggio

Progetto di Riccardo La Nicca, ingegnere grigionese, per il Lucomagno con tunnel di 25 o 28 km. Il Piemonte decide di costruire la linea Novara-Arona (Locarno) e stanziava 10 milioni per la futura linea del Lucomagno. Lucchini studia e propone la linea del S. Gottardo con tunnel di metri 1400 a 1692 di altitudine in Val Tremola.

agosto

Lucerna. Conferenza intercantonale per il S. Gottardo: Lucerna, Berna, Uri, Svitto, Sopra e Sottoselva, Soletta, Basilea Città e Campagna. Giungono al governo ticinese varie domande di concessione.

settembre

Il Gran Consiglio conferisce a una società anglo-grigionese la linea del Lucomagno e quella da Lugano a Bellinzona.

1855

Fine della concessione per inazione della società.

1860
settembre

Il Gran Consiglio autorizza il Governo a partecipare alla ferrovia del Lucomagno sottoscrivendo per 4 milioni di azioni. Lucerna. Formato un comitato del Gottardo con la partecipazione di 9 cantoni.

1861

Il Comitato del Gottardo incarica l'ing. Wetli di allestire un progetto tecnico di ferrovia attraverso il San Gottardo.

1863
gennaio

Lugano. Appello del Comitato promotore della Ferrovia meridionale elvetica all'Assemblea federale (Cattaneo, Battaglini).

luglio

La Confederazione svizzera non accoglierà proposte di ferrovie alpine che non attraversino il Ticino.

agosto

Nuova conferenza di Lucerna che fonda l'Associazione del S. Gottardo presenti anche Ticino, Zurigo, Turgovia, Sciaffusa, Neuchâtel, la Ferrovia Nord-Est e la Ferrovia Centrale svizzera.

1864
ottobre

Koller, Schmidlin e Stoll pubblicano in tedesco «La ferrovia del Gottardo nell'aspetto commerciale» tradotto in italiano da C. Cattaneo.

1865
marzo

Lettera di Cattaneo ai cittadini genovesi. Calda difesa del San Gottardo.

Banca Provinciale Lombarda



SISTEMA
INFORMATIVO
MERCATI ESTERI

CREDITO
CASA

PRESTITO
PERSONA

ASSICURAZIONE
CREDITI EXPORT

POLIZZA
INFORTUNI

LEASING
FINANZIARIO

PRESTITO
ENERGIA

SOVVENZIONI
ALL'AGRICOLTURA

CONTO
CORRENTE
AGRARIO

CREDITO
AUTO

La BPL non è soltanto
3.300 miliardi di mezzi amministrati.
La BPL è anche – e sempre di più – servizi,
presso i suoi 113 sportelli nelle provincie
di Bergamo, Brescia, Cremona,
Mantova, Milano e Pavia.

a toccare Cazis, a valle di Thusis. Il progetto escludeva Chiavenna, raggiungibile mediante una variante. Per il Tatti — secondo quanto si apprende ancora dal citato studio di Dante Severin — la linea dello Spluga si presenta “come la più confacente agli interessi generali del paese e come preferibile sotto l'aspetto strategico”. Ma il fatto sicuramente di maggior rilievo ed eloquenza è che le distanze, anche successivamente calcolate e confrontate, danno i seguenti risultati:

— per lo Spluga:

Genova - Milano - Lecco - Lindau per Bregenzkm. 442

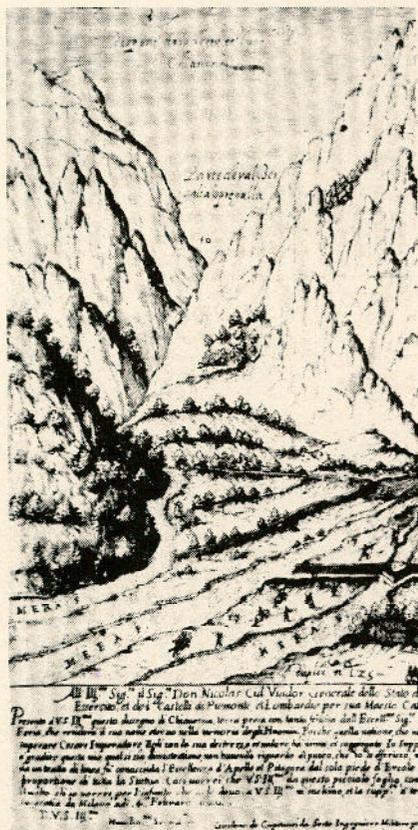
— per il Lucomagno:

Genova - Milano - Camerlata - Bellinzona - Coira - Lindaukm. 499

— per il San Gottardo:

Genova - Milano - Bellinzona - Biasca - Fiora - Zurigo - Lindaukm. 591

Si pubblica frattanto, nel 1863, uno studio di Stefano Jacini, dedicato al problema ferroviario tra Italia e Svizzera; nello stesso anno il Paleocapa, presidente del consiglio d'amministrazione delle ferrovie lombarde, è costretto ad ammettere che il progetto ferroviario per le Alpi orientali “è colpito dal veto del governo svizzero”. Sembra certo che alla Svizzera interessi soltanto il tunnel del San Gottardo, allo scopo di mettere in contatto diretto i centri industriali elvetici con Milano e il resto della Lombardia; Jacini è costretto a constatare che



“l'attuazione del progetto coltivato in Italia di ferrovie alpine sia per il Settimo, sia per lo Spluga, sia per il Lucomagno” è stato impedito dalla Svizzera. È in potere dell'Italia, qualora lo voglia, d'impedire, probabilmente per sempre, l'esecuzione del San Gottardo, ma è quello che non avverrà.

Il dibattito parlamentare del 1871

Il 15 ottobre 1869 il governo italiano aveva sottoscritto una convenzione con la quale si impegnava a partecipare alle spese per il traforo del Gottardo: prevalsero nella decisione, probabilmente, da un lato l'impossibilità di aver ragione del

veto svizzero contro altre soluzioni, dall'altro i cattivi rapporti persistenti, anche dopo la terza guerra d'indipendenza, con l'Austria e la conseguente necessità di comunicare con la Germania senza passare per l'Austria.

Nel giugno del successivo 1871 si aprì alla Camera dei Deputati la discussione sullo schema di legge per il concorso dell'Italia nella costruzione della ferrovia sul Gottardo: e la discussione, che impegnava il governo in modo tale da lasciar adito a qualche perplessità, registrò la partecipazione di autorevolissimi parlamentari alcuni dei quali giunsero a dubitare della

Gli anni delle realizzazioni

- | | |
|---------------|---|
| 1869 | Italia, Confederazione germanica del nord, Württemberg, Baden fanno dichiarazioni di preferenza al San Gottardo. |
| maggio | Il Comitato del Gottardo subentra nelle concessioni delle linee Chiasso-Lugano, Lugano-Bellinzona, Biasca-Airolo e ottiene dal Gran Consiglio quella del San Gottardo. |
| ottobre | Berna. Convenzione del San Gottardo fra Consiglio Federale e Italia e successivo intervento degli stati tedeschi. Sussidi previsti: Italia 45 milioni, Svizzera 20 milioni, Germania 20 milioni. |
| novembre | Apertura del Canale di Suez. |
| settembre | Apertura della galleria del Frejus-Moncenisio (m. 13.636). |
| novembre | Il Comitato del Gottardo cessa l'attività. |
| dicembre | Lucerna. Creata la Compagnia del Gottardo, Gotthard Bahn. Presidente: Feer-Herzog (Presidente della Direzione Escher). |
| 1870 | S. Gallo. Presentato dal Comitato di S. Gallo il progetto ferroviario dello Spluga da Lecco a Coira. E un tardivo tentativo di rivalutare lo Spluga con un preventivo assai favorevole. |
| 1871 giugno | Roma. Approvazione da parte della Camera dei Deputati della Convenzione di Berna stipulata fra Italia e Svizzera. Vince la Destra storica, contrastata dalla Sinistra guidata dall'on. Zanardelli, dopo un aspro dibattito durato ben 7 giorni. |
| 1872 agosto | Firmata la convenzione con l'impresa Favre per il gran tunnel (48 milioni di franchi). |
| settembre | Inizio dei lavori ad Airolo. |
| 1876 | Grave crisi finanziaria della Compagnia del Gottardo. |
| 1877 giugno | Lucerna. Nuova conferenza internazionale per salvare la Compagnia del Gottardo. Proposto anche il rinvio del tronco attraverso il Monte Ceneri. |
| 1878 marzo | Berna. Convenzione finanziaria supplementare internazionale. Nuovi contributi a fondo perduto degli Stati alla Compagnia del Gottardo. Ad opera finita l'Italia sborsò 58 milioni, la Germania 30 e la Svizzera 29. |
| 1880 febbraio | Cade l'ultimo diaframma del tunnel del San Gottardo. |
| 1882 giugno | Inizio dell'esercizio regolare sulla linea Basilea-Milano. |

schiettezza e della veridicità dei governanti del tempo.

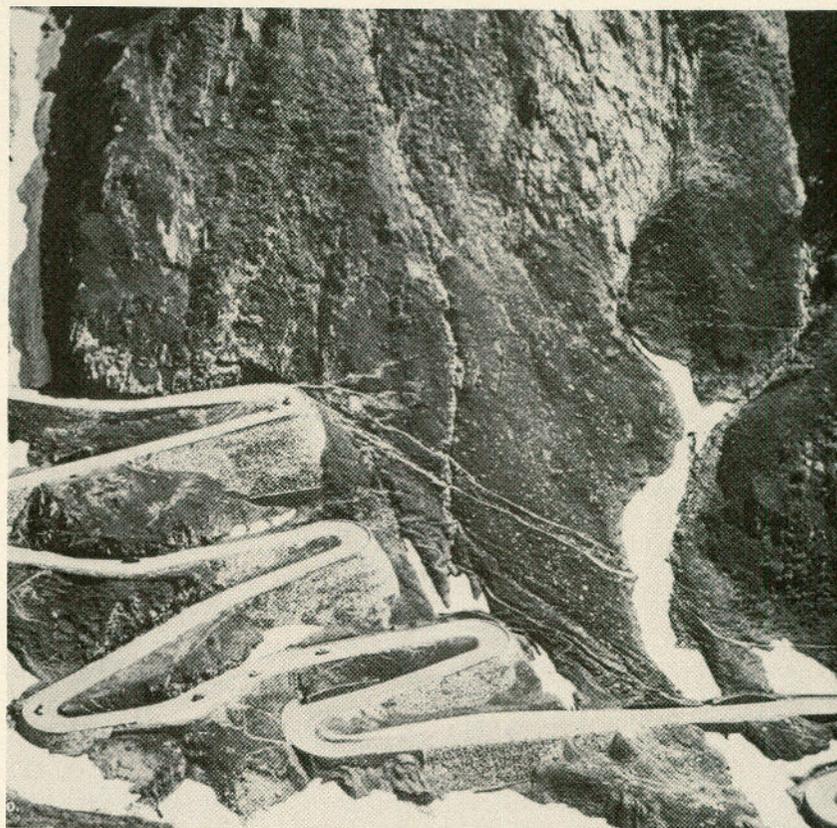
Il Bonfadini osservò, infatti, che “i nostri posteri saranno oltremodo meravigliati nel vedere che, fra quanti passaggi alpini erano a nostra disposizione, siamo andati proprio a scegliere quello che è al di fuori del nostro territorio, della nostra ingerenza e della nostra sorveglianza, per abbandonare quello che ha il maggiore percorso sul territorio dello Stato, ha uno degli sbocchi al di qua del nostro confine, è chilometricamente il più breve per arrivare a quei porti del nord e a quelle città manifatturiere della Germania, di cui oggi si viene vantando e giustamente la commerciale importanza”.

Fedele all'insegnamento del Cattaneo, Agostino Bertani parlò a favore del traforo del Gottardo, ma rifiutò l'incredibile obbligo dell'Italia di partecipare alla spesa (che comprendeva anche linee ferroviarie secondarie nella Svizzera) con una quota assai più alta degli altri partecipanti all'impresa, “un onere sproporzionato ed eccessivo che non salva neppure la dignità di contraente dello Stato italiano”, come dirà nel corso dello stesso dibattito Giuseppe Zanardelli.

L'opinione generale, o almeno della maggior parte degli interventi nella discussione, fu che il Governo italiano avesse scelto prioritariamente il Gottardo (in grave contraddizione coi principi della politica dell'on. Sella, che era allora ministro delle finanze) ed avesse quindi agito diplomaticamente perché gli altri Stati, sul cui concorso finanziario contava, dovessero esclusivamente dichiarare il loro favore per tale traforo; e poi “si è prevalso in questa dolce pressione a cui gli Stati esteri gentilmente si prestavano per premere a sua volta sul paese e dirgli che esso preferiva il Gottardo perché gli altri lo preferivano”.

Nel corso del dibattito parlamentare si apprende che sono contrari al Gottardo e favorevoli allo Spluga il Depretis, il Peruzzi (che pronuncia un vibrante discorso), il Valerio, il Breda ai quali par che quello del Gottardo sia un affare sbagliato, un affare in cui la prudenza fu scarsa e larga la perdita. Le previsioni del 1865 indicavano per lo Spluga una spesa di 130 milioni, per il Gottardo di 170, e quindi aveva poca presa l'assicurazione che Prussia e Svizzera erano disposte a fornire un contributo a fondo perduto di 40 milioni solo in caso di esecuzione del Gottardo.

Entravano, nelle argomentazioni dei partecipanti al dibattito, motivazioni diverse: strategiche (il Gottardo è tutto in territorio svizzero, quindi alla mercé di un invasore straniero),



economiche, politiche, giuridiche. Il Villa Pernice ricordava che un tempo il passaggio preferito da tutti era quello dello Spluga e che poi il Governo italiano fece propendere la bilancia a favore del Gottardo mentre la gran parte degli intervenuti al dibattito si erano espressi a favore dello Spluga (fatta eccezione per i ministri, il relatore e l'on. Bertani). Tuttavia i risultati della votazione, avvenuta il 15 giugno 1871, davano il governo vincente con 161 voti favorevoli contro 51 contrari. Nel corso di quell'alto dibattito si udirono molte espressioni che serbano intatta, a distanza d'oltre un secolo, la loro attualità. Si disse, ad esempio, che “l'Italia non è che un gran ponte il quale si protende verso Levante, ed è perciò appunto destinato a raccogliere il commercio che viene da quella parte per trasportarlo attraverso il suo territorio e consegnarlo in special modo all'Europa centrale, e viceversa”; si ricordò che l'allora recente Congresso delle Camere di Commercio aveva richiesto l'urgente realizzazione di un valico alpino tra il Moncenisio e il Brennero che soddisfacesse a queste condizioni: “minore spesa; maggiore celerità di esecuzione; migliore difesa dello Stato; maggior percorso sul territorio nazionale”; mentre convinzione generale era che per lo Spluga occorrevano meno sussidi che per il Gottardo poiché costa meno, è più breve, ed è eseguibile in minor

tempo; infine il Peruzzi stigmatizzò che la Camera non fosse stata informata della risposta, generalmente a favore dello Spluga, delle amministrazioni provinciali e comunali italiane, a dispetto delle circolari prefettizie che spingevano verso il Gottardo in ossequio alla volontà del Ministero: Milano aveva votato 10 milioni per lo Spluga e due e mezzo per il Gottardo; Firenze un milione per lo Spluga e nulla per il Gottardo, così come nulla avevano deciso per quest'ultimo traforo Livorno, Bergamo, Ancona e altre province e città italiane.

In sostanza non si è lontani dal vero se si evince, dal dibattito assai più che dal suo esito, che la volontà del Parlamento sia stata piegata dall'“integerrima” integrità della Destra al potere, sulla quale — a dispetto delle convinzioni crociate — c'era abbastanza per documentarsi nelle pagine dell'Anelli.

Il trattato italo-svizzero per la realizzazione della ferrovia reca la data del 15 ottobre 1871 e ad esso si associò la Germania il 28 ottobre immediatamente successivo.

L'apertura all'esercizio del tronco ferroviario fra Milano e Lugano ebbe luogo nel 1876. L'intera linea del Gottardo, invece, venne inaugurata ufficialmente il 22 maggio 1882 con un treno speciale partito da Milano sul quale avevano preso posto il Crispi, il Baccharini e il Carcano, e con una cerimonia speciale svoltasi poi a Lucerna.

Il futuro dello Spluga

La pur modesta ricerca che è stata condotta sulle vecchie carte dice che, come spesso è avvenuto forse non soltanto in Italia, le decisioni di carattere generale vengono sottratte — e certamente in quel caso vennero sottratte — alla coscienza ragionata, al civile dibattito, al maturo esame del nostro Parlamento. Le decisioni assunte in sede governativa pesarono al di là della discussione alla Camera, e finirono per prevalere su quei parlamentari che non avevano seguito il dibattito e, soprattutto, si erano ben guardati dallo studiare i dati, tecnici e politici, della questione.

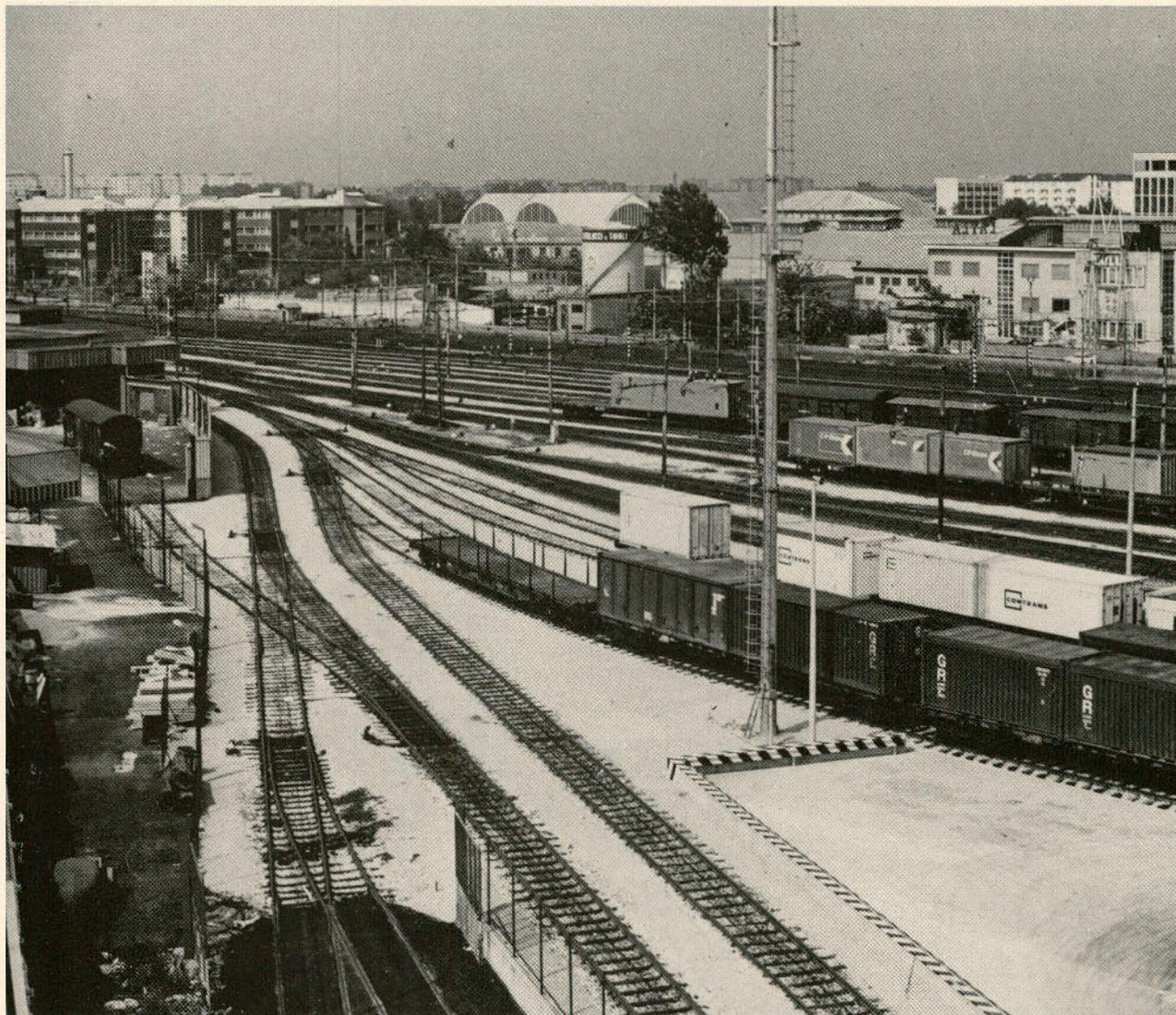
Né gli avversari del Gottardo seppero sfruttare la crisi finanziaria in cui versò il progetto del Gottardo durante la sua realizzazione, e cioè negli anni 1875-76. In quel periodo lo stesso Depretis, che era stato tra gli avversari del progetto e sostenitore dello Spluga, dopo una visita ai lavori nel settembre 1876 (era da pochi mesi al potere la Sinistra) si persuase della necessità di

concluderli e fece approvare alla Camera un nuovo stanziamento di 13 milioni di lire-oro per il proseguimento dei lavori ferroviari. Oggi probabilmente un inganno come quello timidamente denunciato da alcuni parlamentari non avrebbe la possibilità di realizzarsi; ma è necessario che tutti coloro che ritengono di doversi occupare della questione fin da ora, una questione che è ormai sul tappeto da molti anni e che, si può dire, non è mai stata abbandonata perché la Lombardia continua a non avere un suo valico, il Gottardo essendo tutto in territorio svizzero ed essendosi recentemente aggiunto, al traforo ferroviario, anche quello stradale in connessione con la realizzazione della rete autostradale svizzera, è necessario — si diceva — che venga studiato a fondo il rischio per la rete ferroviaria italiana e per quella stradale che comporterebbe un ulteriore valico dentro il Gottardo quando gli interessi della Lombardia e dell'Italia, ma certamente non soltanto i loro, già a quell'epoca

combattevano per lo Spluga, in un'epoca nella quale i traffici non erano certamente paragonabili agli attuali e la funzione dell'Italia era piuttosto quella di un mercato in timida espansione anziché quella, che oggi ci si vuole prefiggere e che allora era stata soltanto intuita, di ponte tra il vicino Oriente e il continente africano verso l'Europa continentale e viceversa, per cui la realizzazione del traforo dello Spluga non sarebbe che un primo passo verso la realizzazione di altre opere — prima di tutte una rete idroviaria — intese a questo fine.

La discussione che abbiamo ricordata deve farci avvertiti sul rischio di discutere e di decidere senza approfondire sufficientemente, senza sentire le parti e le categorie e i territori interessati, senza che quanti possano vedere rivalutata e accresciuta e migliorata la loro vita possano essere, come allora, ignorati circa le decisioni sul loro stesso destino.

Aroldo Benini



La Liguria, il Piemonte e la Lombardia in Europa

Questo il testo della proposta di risoluzione presentata il 27 aprile 1982 al Parlamento europeo dall'on. Sergio Pininfarina conformemente all'art. 47 del regolamento

Il Parlamento Europeo:

- ritenendo che il potenziamento delle infrastrutture portuali della Liguria e la contestuale realizzazione dei completamenti delle comunicazioni stradali e ferroviarie fra i porti liguri, il Piemonte e l'Europa si vanno sempre più imponendo come una scelta prioritaria a supporto delle prospettive di sviluppo delle aree interessate, e questo tanto più nella presente fase critica dell'economia comunitaria;

- ritenendo che il potenziamento di cui sopra non sia in contrasto, ma anzi correlato anche con l'eventuale realizzazione del tratto ferroviario dello *Spluga*, perchè il rafforzamento infrastrutturale ligure-piemontese sarebbe certamente al servizio anche dell'area lombarda e del nuovo asse Nord - Sud dell'Europa rappresentato appunto dal collegamento attraverso lo *Spluga*;

- considerando la dimensione delle opere da realizzare e la loro importanza ai fini di un equilibrato sviluppo fra le regioni europee;

- rilevando che un'iniziativa comunitaria in questa area corrisponderebbe pienamente ai criteri indicati dalla relazione Klinkemborg circa le priorità dei progetti europei da favorire e precisamente, a quelli che si riferiscono a:

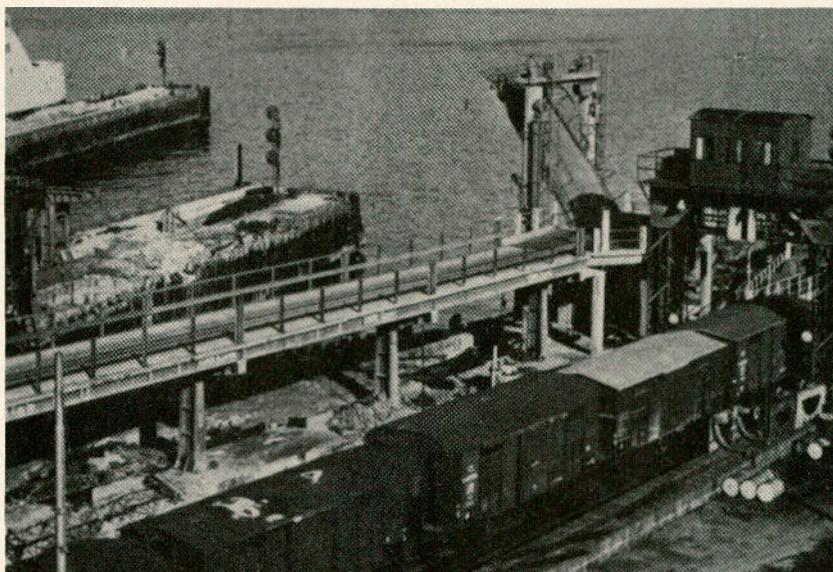
a) grandi vie di collegamento intracomunitario

b) transiti frontalieri di carattere locale alle frontiere interne della Comunità

c) grandi vie di trasporto aereo e marittimo con Paesi terzi

d) progetti intracomunitari importanti dal punto di vista della politica regionale CEE;

- richiamando le numerose e approfondite iniziative parlamentari che sono già state dibattute dal Parlamento Europeo, nel senso di incentivare il finanziamento da parte della CEE di infrastrutture di trasporto e ricordando — tra le molte altre — quello dell'on. Cot sui ritardi nella realizzazione dei collegamenti viabili per il traforo del Frejus; quella dell'on. Bettiza sugli interventi comunitari per facilitazioni tariffarie in favore del porto di Trieste e il centro Europa; quella degli on. Bonaccini, Carossino, Cassamagnago,



Diana, Giavazzi, Leonardi, Macario, Ripa, Sassano, Travaglini per il traforo ferroviario dello *Spluga*; quella degli on. Carossino, Cardia, Fanti, Ceravolo, De Pasquale, Gouthier, Spinelli riguardante l'inserimento dei porti e degli aeroporti tra le infrastrutture finanziabili dalla Comunità, e naturalmente la relazione Klinkemborg della commissione per i trasporti in cui si auspica la definizione di una politica comunitaria per le infrastrutture di trasporto, oltre ad interventi diretti dalla Comunità in questo importante settore;

- ribadendo la posizione della Commissione per i trasporti del Parlamento Europeo sul Memorandum della Commissione per quanto riguarda gli interventi diretti della CEE per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto, da attuarsi anche predisponendo uno strumento di intervento ad hoc, con fondi da reperire mediante una tassa sugli olii minerali, e comunque tramite un razionale coordinamento degli strumenti comunitari oggi operanti, dal FERS alla BEI, allo "sportello Ortolini" e gli abbuoni SME.

Tutto ciò richiamato

- sottolinea l'importanza prioritaria di un intervento comunitario nell'area ligure e piemontese sotto il profilo

delle infrastrutture portuali, autostradali, stradali ferroviarie e di transito alpino;

- richiede pertanto la promozione di un significativo intervento della Comunità Europea per il finanziamento delle infrastrutture necessarie per fare in modo che tale intervento, da considerarsi addizionale rispetto a quelli attivati dai singoli Stati, consenta una accelerazione delle fasi attuative dei programmi esistenti, contenendo i costi di costruzione, ed avvicinando la fruibilità dei benefici connessi con la realizzazione delle opere portuali e di viabilità;

- ricorda che le carenze rilevabili nella fase attuale per quanto riguarda gli aspetti strutturali dei porti liguri costituiscono un problema che assume crescente importanza anche alla luce delle forti esigenze di collegamenti via mare sulle rotte tra l'Europa ed il Medio Oriente, il Nord Africa e Suez, anche in considerazione dei processi di industrializzazione che si stanno avviando sui litorali costieri africani del Mediterraneo.

Tutto ciò premesso, continua il testo della proposta di risoluzione, il **Parlamento europeo** richiede un rapido e sostanziale intervento nell'alto bacino del Mediterraneo accompagnato dal completamento della funzionalità ed efficienza della viabilità autostradale retrostante e dal sistema dei trafori alpini.

Rassegna della stampa

Questi i giornali che si sono occupati del traforo dello Spluga dal 1° gennaio 1982 al 15 maggio 1982

GENNAIO

L'Ordine di Como
Il Sole-24 Ore di Milano
La Provincia di Milano
Il Giornale nuovo di Milano
Avvenire di Milano
Bergamo-oggi
Bergamo-oggi

FEBBRAIO

L'Eco di Bergamo
L'Italia delle Regioni di Roma
Il Punto di Como
Il Giornale nuovo
Bergamo-oggi
Bergamo 15
Giornale di Lecco
Corriere della Sera di Milano
Eco delle Valli di Sondrio
Avvenire
Il lavoratore valtellinese di Sondrio
Il Giorno di Milano
Tuttotrasporti di Milano
La Provincia
Il Fiorino di Roma
Il Sole-24 ore
La Voce Repubblicana di Roma
L'Ordine
Corriere della Valtellina di Sondrio
La Cittadella di Cremona
Commercio e Turismo di Milano
Il Secolo XIX di Genova
Corriere del Ticino di Lugano

MARZO

La Notte di Milano
Il Giornale nuovo
Eco delle Valli
Il lavoratore valtellinese
La Provincia
Il Giorno
Giornale di Lecco

APRILE

Corriere del Ticino
Giornale del Popolo di Lugano
Eco delle Valli
Il lavoratore valtellinese
L'Ordine
Il Giornale nuovo
Gazzetta ticinese di Lugano
Il Fiorino
Il Dovero di Bellinzona
Giornale di Lecco
L'Arena di Verona

1-15 MAGGIO

La Repubblica di Roma
Corriere del Ticino
Bergamo-oggi
Il Fiorino
La Notte

Riportiamo alcuni e parte degli articoli più interessanti.

GIORNALE DI LECCO

8 febbraio 1982

Intervista a Francesco Forte

E sul traforo dello Spluga cosa si sente di aggiungere?
"Aggiungo che a favore dello Spluga sono stati ottenuti buoni successi, in relazione anche e soprattutto al recente convegno di Milano di cui ero relatore: la mia relazione fu letta perché ero impegnato in votazione alla Camera. È stato un convegno importante. Ha dimostrato che questo traforo non è rivale di quello di Bolzano ma è complementare, perché realizza una decongestione nella parte più congestionata, e spiazza invece completamente l'ipotesi Stelvio perché questa, mentre non risolve i problemi della parte ovest, si pone in rivalità con Bolzano per la parte est. Ha dimostrato anche che mediante un progetto che parte da pendenze più alte, si può ridurre di molto il costo del traforo e renderlo sul piano tecnico anche molto più credibile, perché la galleria rimane più corta. Penso quindi che non dovrebbero esserci ostacoli sostanziali tecnico-finanziari, anche se le ferrovie hanno la priorità per Bolzano. Mi risulta che alla CEE il progetto Spluga incontra molto favore, il

finanziamento c'è e proprio questo può essere l'elemento decisivo.

L'ITALIA delle regioni

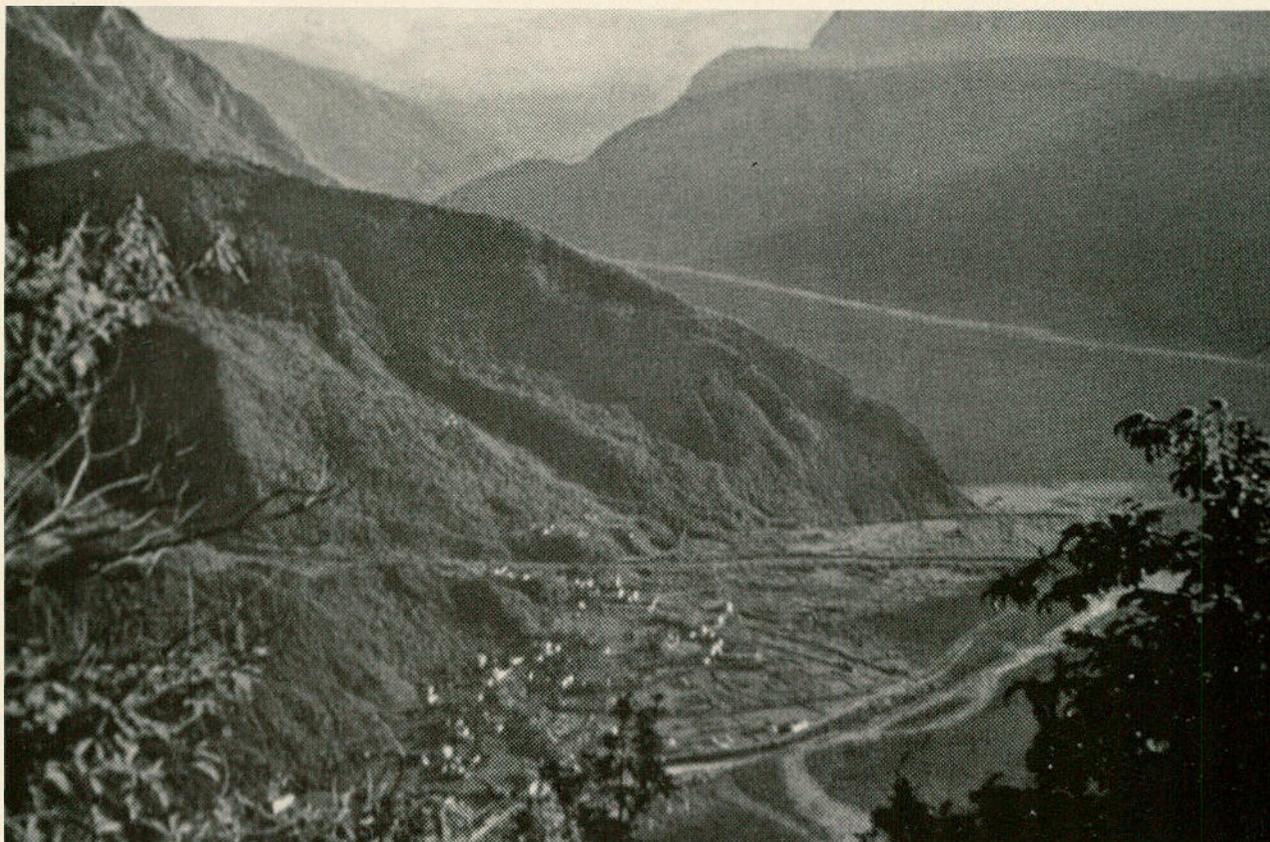
Febbraio '82

Arge Alp: le montagne uniscono

Vogliamo indicare subito il primo grosso risultato ottenuto dagli sforzi congiunti delle regioni membri dell'Arge Alp; è stata respinta l'ipotesi di un traforo del Gottardo, è stato dato via libera alla costruzione di una nuova ferrovia piana sotto lo Spluga e il Brennero. Al "vertice" di Feldkirch in Austria del giugno scorso non solo c'è stato accordo tra i presidenti delle otto regioni su questa linea, ma sono stati anche approvati i progetti per i trafori di base dei passi dello Spluga e del Brennero sotto i quali dovrà passare la nuova linea ferroviaria per supplire all'intasamento di quella attuale del Brennero.

Stato indipendente della Baviera
70.547 kmq. 10,7 milioni di abitanti
Provincia autonoma di Bolzano-Sudtirolo
7.400 kmq. 414.000 abitanti
Cantone dei Grigioni
7.100 kmq. 162.086 abitanti
Regione Lombardia
23.400 kmq. 8,5 milioni di abitanti





il lavoratore varellinese

24 febbraio

Momento favorevole a livello Europeo

Come è noto, il 19 gennaio la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha approvato la relazione del socialista tedesco Volkmar Gabert sul futuro della rete ferroviaria nella CEE, con la quale si chiede la partecipazione attiva della Comunità per realizzare opere che consentirebbero di eliminare i punti di "strozzatura" esistenti e di rendere altamente competitiva la rete comunitaria.

Lo Spluga, grazie alle tempestive azioni del Comitato ed all'azione dei Parlamentari europei italiani, ha trovato in questa relazione la sua giusta collocazione, vincendo un'azione di boicottaggio in corso, perché, contrariamente al Gottardo, è un tunnel alpino di base in grado di determinare riequilibri di uso delle strutture esistenti e delle reti attuali di raccolta e di distribuzione del traffico, compatibile inoltre con il traforo di base del Brennero.

In Svizzera intanto

Nella vicina Confederazione elvetica intanto i due schieramenti contrapposti non si risparmiano

colpi! Come è noto l'indagine svolta dal Governo Federale Elvetico per sentire l'orientamento dei Cantoni sull'alternativa Gottardo - Spluga si è conclusa su un piano di perfetta parità.

Persa la battaglia dei numeri, i "gottardisti" stanno giocando pericolosamente (per loro...) sul peso economico-demografico dei Cantoni contrari allo Spluga. Questa ostentata strafottenza delle zone forti sta però provocando la giusta reazione dei quattro Cantoni "deboli" che si erano astenuti in occasione della consultazione e che ora si stanno schierando dalla parte dello Spluga. E ciò non è un fatto solo formale per un Paese come la Svizzera basato su istituzioni di tipo federale dove, sul piano dei numeri, ogni Cantone ha pari dignità di fronte alla legge ed alla Confederazione.

Enrico Brivio

IL SECOLO XIX

27 febbraio

Trafori ferroviari

Da idea a realtà il progetto per un tunnel sotto lo Spluga

Recenti studi hanno messo in evidenza la grande disparità in quantità di traffico svolto fra i 14

porti principali del cosiddetto "Northern Range" (Lubecca, Amburgo, Brema, Brake, Nordenham, Wilhelmshaven, Rotterdam, Vlissingen, Terneuzen, Anversa, Gand, Bruges, Dunkerque, Le Havre) e i 14 porti principali dell'alto Mediterraneo (Marsiglia, Savona, Genova, La Spezia, Marina di Carrara, Livorno, Ancona, Ravenna, Chioggia, Venezia, Monfalcone, Trieste, Capodistria, Fiume); una differenza maggiore del rapporto di due a uno.

Nell'analizzare le cause della scarsa incidenza dei porti meridionali europei sul traffico continentale si cita ed es. il caso di un "container" in partenza da Monaco di Baviera e diretto in Arabia. Spedito dai porti del Nord costa 200 dollari in più che dai porti del Mediterraneo; tuttavia spesso passa ugualmente da Amburgo o Rotterdam perché il trasporto ferroviario è "garantito" in 36 ore mentre per Venezia o Genova è "promesso" in 72 ore.

Certo questi disagi ferroviari non determinano al cento per cento la differenza per gli scali del Nord-Europa ma vi concorrono in misura non trascurabile. Per questa e altre ragioni la realizzazione del traforo dello Spluga potrebbe dare più competitività specialmente a quei porti come Genova e Savona che occupano un'estremità di quell'asse Liguria - Lombardia - Svizzera - Germania - Danimarca (1.500 Km.) che il nuovo tunnel ferroviario potrebbe attivare.

Oliviero Pluviano



**BANCA
PICCOLO CREDITO
VALTELLINESE**

11

**SPORTELLI
AUTOMATICI**

BANKAPERTA[®]

IN PROVINCIA DI SONDRIO



BANKAPERTA è il servizio sportelli automatici della Banca Piccolo Credito Valtellinese, per operazioni di prelievo e di versamento, 24 ore su 24, tutti i giorni dell'anno.

Rete Operativa in Provincia: Sondrio (2 sportelli), Ospedale Civile di Sondrio, Aprica, Bormio, Chiavenna, Chiuro, Livigno, Morbegno, Sondalo, Tirano.



CREDITO BERGAMASCO
risposte giuste
e collaborazione seria
per ogni settore di attività.

**Per l'industria e il commercio,
per l'artigiano e l'agricoltore,
per ogni operatore economico.**

Con 3 Sedi e 64 Filiali
nelle province di Bergamo, Brescia e Milano.

La serietà, l'esperienza e i servizi
di una banca con un'organizzazione
dinamica ed efficiente, a disposizione
per ogni problema del cliente ed in grado
di operare su tutti i mercati,
interni ed esteri.

CREDITO BERGAMASCO

Un amico che ti consiglia bene.

BERGAMO 15

27 febbraio

Intervista a Fabio Semenza

La questione, oggi, è aperta. Per quanto riguarda la Svizzera essa non può che muoversi di concerto con l'Italia. Recentemente, in un'intervista, il Ministro elvetico dei Trasporti Leon Schumpher ha detto che "se Roma deciderà per lo Spluga saremo con tutta probabilità disposti ad accollarci la nostra parte; se invece l'Italia attuerà la politica del rinvio sarà probabilmente inevitabile una nostra scelta a favore del Gottardo".

il Giornale

28 febbraio 1982

Il programma delle Ferrovie

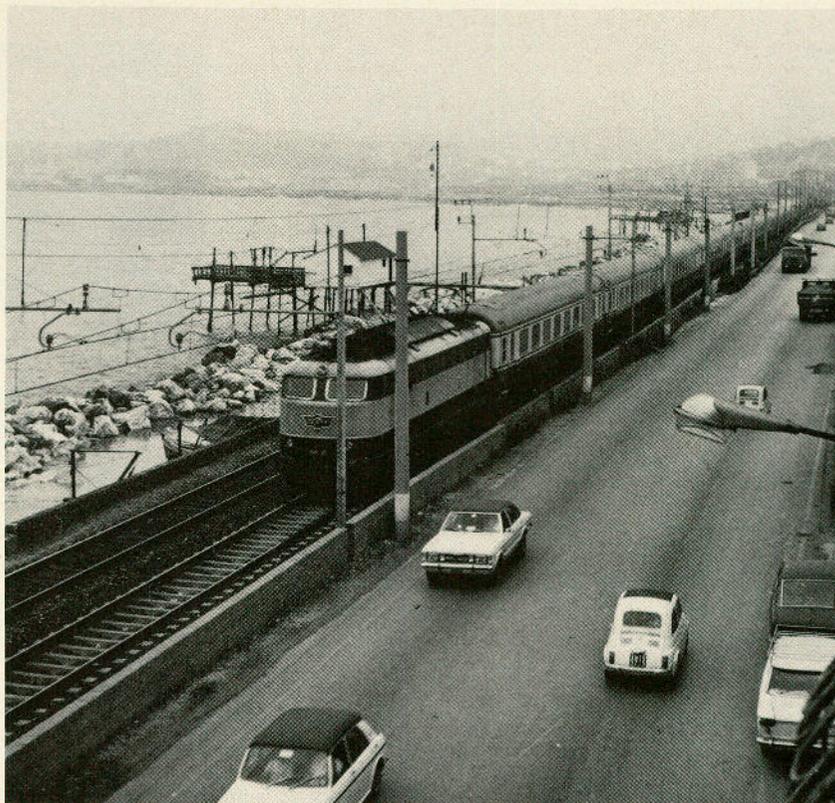
Caro direttore...

...problema di ben altra dimensione è ovviamente quello del traforo dello Spluga. Gli attuali indirizzi prevedono il potenziamento della direttrice Basilea-Milano (raddoppio della linea Berna - Loetschberg - Sempione in territorio svizzero, costruzione di una nuova stazione di confine a Beura e adeguamento della Milano-Domodossola). La seconda fase prevede, in territorio svizzero, la realizzazione di una galleria di base del Gottardo e, in territorio italiano, di un nuovo itinerario diretto a sud di Chiasso con la costruzione di una nuova galleria tra Chiasso e Albate Camerlata, oltre all'adeguamento delle linee adducenti, sia svizzere che italiane.

La realizzazione di un transito ferroviario attraverso lo Spluga, che richiederà in territorio italiano opere di elevato impegno tecnico e finanziario, viene valutata in un quadro d'insieme, tenendo conto delle priorità e degli orientamenti dei Paesi confinanti. Ribadisco, quindi, che è necessaria una pausa di riflessione per approfondire in termini tecnico-economici la convenienza della nuova galleria, valutando anche gli apporti degli Enti Locali e dei sodalizi di studio e ricerca.

Vincenzo Balzamo

Ministro dei Trasporti
Roma



Bünder Tagblatt

1° marzo 1982

La regione del Lago di Costanza a maggioranza socialista (SPD) favorevole allo Spluga

In un congresso di partito tenuto sabato presso Friedrichshafen dalle quattro leghe distrettuali SPD della Regione del lago di Costanza (città di Costanza, lago di Costanza, Ravensburg e Lindau) è stato accolto favorevolmente il progetto di costruzione della linea ferroviaria dello Spluga.

Solidarietà col progetto dello Spluga

Nel successivo ordine del giorno è stato dibattuto l'ampliamento della trasversale alpina che in futuro si renderà indispensabile.

Si è giunti alla conclusione che nonostante i costi elevati (si è parlato di "5 miliardi di marchi") la costruzione della ferrovia dello Spluga rappresenterebbe la soluzione più vantaggiosa per la regione del lago di Costanza e per gli stati confinanti.

Il dott. Jürgen Flemming, sindaco di Friedrichshafen, ha riassunto in una relazione le tre varianti possibili (ampliamento della ferrovia del Brennero o del Gottardo con un Tunnel-base, o costruzione di una ferrovia attraverso lo Spluga) ed ha

concluso che una linea ferroviaria attraverso la Svizzera orientale alleggerirebbe il traffico e il trasporto merci su strada, colmerebbe il vuoto tra il Brennero e il Gottardo e aprirebbe nuovi spazi economici. Con larga maggioranza è stata votata dal congresso un'ulteriore risoluzione, in cui si auspica "un'approvazione unanime del Progetto-Spluga" da parte del Governo regionale del Baden-Württemberg, del Ministro dei Trasporti e dei rappresentanti tedeschi della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo.

Il convegno esprime la propria solidarietà a tutti coloro che si impegneranno attivamente per la realizzazione del Progetto-Spluga.

Bünder Zeitung

Questo il commento di un'altro giornale: Bündler Zeitung

I compagni dell'SPD favorevoli alla ferrovia dello Spluga

Sabato a Schnetzhausen presso Friedrichshafen si sono riunite a congresso per la prima volta nel corso della loro storia le quattro leghe distrettuali del Partito Socialdemocratico Tedesco: distretto del lago di Costanza, città di Costanza, Lindau e Ravensburg. Motivo dell'incontro sono stati in realtà due temi inerenti ai Grigioni, e

cioè il progetto di costruzione di un deposito petrolifero a Haldenstein e la ferrovia dello Spluga. I delegati, circa 200, hanno rifiutato il progetto di costruzione del deposito petrolifero e hanno approvato quello inerente alla ferrovia dello Spluga. Il congresso di partito tenuto dalle quattro leghe distrettuali dell'SPD è stato definito dal promotore del convegno, dott. Hermann Precht, Presidente del distretto del lago di Costanza, un esperimento e un tentativo.

I tre temi — alla ferrovia dello Spluga e al progetto di costruzione a Haldenstein si è aggiunto quello relativo all'ampliamento della superstrada B31 che attraversa i quattro distretti — sono stati l'occasione ideale per la convocazione del congresso. Avendo lo Stato Federale di Vorarlberg manifestato vivo interesse per il progetto di costruzione della ferrovia dello Spluga, ha preso parte al convegno anche Roman Heinz, membro del Consiglio Nazionale del Partito Socialista austriaco, (SPO).

Il signor Roman Heinz ha rivolto all'assemblea un caldo appello per l'approvazione della ferrovia dello Spluga e quindi del "collegamento ideale fra Nord e Sud che ora si renderebbe possibile".

Per la ferrovia dello Spluga: nessuna sorpresa

Non costituisce motivo di sorpresa la delibera con cui si invitano gli Stati confinanti ad una presa di posizione favorevole alla ferrovia dello Spluga, tanto più che i Governi della Svizzera orientale, lo stato federale di Vorarlberg e il Partito Socialdemocratico Svizzero si sono già detti favorevoli al progetto.

Il dott. Jürgen Flemming, sindaco di Friedrichshafen, si è così espresso:

"Nessuno mette seriamente in dubbio la necessità di ampliare la capacità della rete di traffico per il trasporto merci e passeggeri su rotaia in direzione Nord-Sud. I collegamenti ferroviari esistenti attraverso il Gottardo e il Brennero sono saturi e già completamente sfruttati. Per motivi finanziari è comunque possibile realizzare solo una delle varianti: Tunnel del Brennero, Tunnel-Base del Gottardo, Tunnel dello Spluga.

Lo Spluga rappresenterebbe il collegamento più rapido Italia-Germania e colmerebbe il vuoto tra il Gottardo nella parte occidentale delle Alpi e il Brennero nella parte orientale, decentrando così il flusso del traffico. Per questo motivo siamo favorevoli alla variante-Spluga".

il Giornale

4 marzo

Meglio lo Spluga del S. Gottardo

Caro direttore, ho letto la risposta che il ministro dei Trasporti on. Vincenzo Balzamo ha dato all'articolo "Trasporti difficili per chi vuole esportare". Nel complesso come assessore ai trasporti della Regione Lombardia concordo con le valutazioni fatte dal ministro. Su un punto desidererei contribuire alla chiarezza delle informazioni. La realizzazione di un transito ferroviario di base attraverso lo

Spluga non è da considerare in aggiunta alla costruzione dell'ipotizzato nuovo traforo di base ferroviario del S. Gottardo desiderato dalle Ferrovie svizzere, bensì in assoluta alternativa, così come la Giunta regionale della Lombardia ha proposto.

Le motivazioni sono note. La Lombardia non può sopportare un nuovo S. Gottardo ferroviario, allo stesso modo come avrà estrema difficoltà ad assorbire l'incremento del traffico pesante su strada che sarà apportato dalla recente apertura del traforo stradale del S. Gottardo perché di fatto si insiste sempre sulla medesima direttrice e sul triangolo Varese - Como - Milano già congestionato, mentre è indispensabile "aprire" lo Spluga per inderogabili necessità di riequilibrio territoriale nel comparto Est della regione.

Siamo d'accordo quindi che gli studi vadano approfonditi in tal senso. Il che non significa tuttavia pausa di riflessione anche perché tali approfondimenti sono già stati compiuti in gran parte con il Convegno internazionale apposito tenuto a Milano il 13-14 novembre 1981. A ciò è stata aggiunta un'analisi, approvata dall'Assemblea dell'8 febbraio 1982 del Comitato promotore dello Spluga che ho l'onore di presiedere e che è appoggiato con molto favore dalle forze politiche, imprenditoriali e sindacali della Regione, nell'ambito della quale sono dimostrati in modo incontrovertibile i mancati diretti guadagni alla Lombardia e all'Italia derivanti dal trasporto attraverso il S. Gottardo sia in termini di tariffa che di intermediazione e per le dogane, ammontanti in totale a circa 100 miliardi anno, minimo. Conseguenza del fatto che la direttrice Basilea - S. Gottardo -



Il passo dello Spluga non è certo adatto a sopportare un traffico di veicoli pesanti; d'inverno viene chiuso.



Chiasso è tutta in Svizzera, mentre la direttrice Spluga sarebbe per metà svizzera e per metà italiana. Di qui l'interesse nostro duplice. Riequilibrio dell'uso del territorio per quanto concerne il trasporto su grandi itinerari internazionali e partecipazione più equa ai guadagni diretti del trasporto, con opportuna riflessione circa i benefici indiretti sul nostro sistema imprenditoriale. Soprattutto in previsione dell'espansione della domanda. Non rimane quindi che interpretare positivamente l'attenzione per lo Spluga da parte del sig. ministro poiché questa opera è la scelta logica, essendo oltretutto l'itinerario più breve attraverso le Alpi Centrali fra Milano da una parte e Amburgo dall'altra.

La scelta invece del S. Gottardo non tiene conto di interessi ben più vasti di natura internazionale e territoriale anche nell'ambito del territorio svizzero e della necessità italiana di uscire dalla subordinazione vigente in tema di trasporto europeo.

Fabio Semenza
Assessore ai Trasporti
della Regione Lombardia

La Notte

12/13 marzo 1982

Gottardo o Spluga?
Ancora tutto da decidere

Trafo del Gottardo o dello Spluga? La domanda non ha ancora trovato una risposta definitiva. Dopo la consultazione fra i cantoni svizzeri

che ha visto prevalere la scelta per il Gottardo (in contrasto con quella per lo Spluga fatta, senza consultazione, dalla Regione Lombardia) ci è giunta dalla Svizzera una lettera del consigliere di Stato dott. Lardi che precisa: *"Anche se in favore del San Gottardo si è pronunciato un numero leggermente maggiore di Cantoni, ciò non vuol dire che la scelta sia stata fatta. La decisione dovrà essere presa a suo tempo dalle Camere Federali e questo tenendo conto non solo dei pareri dei Cantoni ma anche dei Paesi confinanti, soprattutto anche dall'Italia, che finora non si è espressa. Quindi tutto è ancora aperto per quanto riguarda la scelta fra la linea del Gottardo e quella dello Spluga".*

Ringraziamo il consigliere di Stato svizzero Lardi del Dipartimento di giustizia e polizia del Cantone Grigioni. La Notte si era limitata a riferire l'esito della consultazione fra i Cantoni svizzeri ben sapendo che la scelta finale dovrà essere concordata fra i governi interessati. Quello italiano non si è finora espresso. Soltanto la Lombardia ha manifestato una preferenza per lo Spluga come indicato da numerosi convegni, anche a livello internazionale, sui quali La Notte ha sempre dato ampia informazione.

il Giornale

15 marzo

Gottardo o Spluga?

Egregio direttore,
leggo sul "Giornale" del 28 febbraio

la lettera dell'on. Balzamo, nostro ministro dei Trasporti, in cui, a proposito dei collegamenti ferroviari internazionali, si dà per scontata, tra gli "attuali indirizzi", dopo il potenziamento della Basilea-Milano (con "raddoppio della Berna - Loetschber - Sempione in territorio svizzero, costruzione di una nuova stazione di confine a Beura e adeguamento della Milano-Domodossola") la "realizzazione", in una "seconda fase", di "una galleria di base del Gottardo" e connesso "adeguamento" delle reti elvetica e italiana. Gradirei sapere a chi appartengono i menzionati "attuali indirizzi". Se, come par di capire, a tecnici romani, come mai non tengono conto "delle priorità e degli orientamenti dei Paesi confinanti", citati solo a proposito della pur ventilata, alternativa, galleria di base allo Spluga? La scelta — Gottardo o Spluga — non è stata ancora fatta nell'amica Confederazione, e sebbene tredici Cantoni si siano recentemente espressi a favore del Gottardo, si dà pur sempre il caso che i Cantoni orientali, a differenza sia dei centrali sia degli occidentali, non dispongano, a tutt'oggi, di un valido collegamento ferroviario con l'Italia e possano rivendicare, per nuovi collegamenti, una priorità loro assicurata da un antico e mai smentito accordo confederale.

Se poi il ministro vuol solo dire che lo Spluga lo lascia freddo per tutta una serie di motivi (che però solo in parte elenca) ebbene, troverà senz'altro opposizioni e anche il consenso di molti, ma perché girar attorno al problema e dare per scontato ciò che scontato (la galleria di base al Gottardo) non è affatto?

Giulio Guderzo
Pavia

Mercoledì 14 aprile 1982

Si parla del tunnel ferroviario in Valtellina

Nessun danno al Brennero dal traforo dello Spluga

L'assessore Semenza «tranquillizza» i veneti

I problemi tuttora insoliti delle comunicazioni stradali e ferroviarie tra la Valtellina e il resto d'Italia sono stati oggetto di un convegno a Morbegno presieduto dall'assessore regionale ai Trasporti della Lombardia, ingegner Fabio Semenza. Ovviamente quando si parla in Valtellina di trasporti il tema di fondo — si potrebbe dire obbligato — riguarda innanzitutto la comunicazione transalpina attraverso il traforo ferroviario dello Spluga di cui si parla da anni e del quale l'assessore Semenza è uno dei fautori principali.

Questo il motivo per cui abbiamo voluto avere dall'ingegner Semenza il punto della situazione: l'assessore non solo ha aderito a questo nostro desiderio, ma ha colto l'occasione per fare alcune dichiarazioni la cui portata va al di là dell'occasione contingente in seguito alla quale ha parlato a Morbegno, dichiarazioni che dovrebbero avere una eco anche in altre regioni d'Italia.

«È necessario affermare innanzitutto — ha detto Semenza — che il progetto di traforo ferroviario dello Spluga non si pone in concorrenza con quello del Brennero, del quale riconosciamo la piena validità e necessità. Il governo ha scelto da tempo di realizzare un traforo alpino sotto il valico del Brennero assumendosi un terzo della spesa (gli altri due terzi saranno a carico dell'Austria e della Germania). La Regione Lombardia ritiene che il Brennero sia necessario quanto lo è lo Spluga. A questo proposito è necessario sgomberare il campo dagli equivoci sorti in passato e che sono stati dannosi tanto per l'uno quanto per l'altro progetto».

Quale il parere delle altre regioni dell'Italia settentrionale a riguardo del traforo dello Spluga? L'ingegner Semenza risponde: «C'è poca conoscenza sia in Italia sia all'estero sui termini esatti del problema e proprio per questo motivo entro il prossimo autunno verrà costituito a Stoccarda un "Comitato internazionale per lo Spluga" al quale aderiranno vari *Länder* germanici, numerosi Cantoni svizzeri e, per quanto riguarda l'Italia, oltre



ovviamente alla Lombardia, le Regioni Emilia-Romagna e Liguria. La cosa più importante in questo momento è di far conoscere i presupposti sui quali si basa questo progetto e gli obiettivi di fondo cui esso mira, perchè le opposizioni che sinora esso ha incontrato sono principalmente frutto di poca o nessuna conoscenza dei termini esatti della questione e riflesso di esasperati campanilismi che nulla hanno di razionale.

È per questo che il 19 aprile prossimo si terrà alla Fiera campionaria di Milano una "giornata dello Spluga" nella quale il problema sarà dibattuto sotto ogni angolazione, compresa quella relativa al suo finanziamento. Per la realizzazione di questa opera è stato valutato che saranno necessari — valuta 1980 — investimenti dell'ordine di 2700 miliardi, che oggi saranno probabilmente divenuti 3000. Oltre a ciò, sempre nell'intento di divulgare i termini esatti del problema Spluga, verrà fondata una rivista trimestrale il cui primo numero dovrebbe vedere la luce prima dell'estate. «Forse non tutti sanno — conclude l'assessore Semenza — che il 40 per cento della movimentazione delle merci tra l'Italia e il resto dell'Europa, e viceversa, passa dalla Lombardia e che la nostra Regione perde in media cento miliardi all'anno in seguito al transito, oggi obbligato, che le merci devono percorrere lungo l'itinerario del Gottardo. Questo spiega il motivo per cui le ferrovie elvetiche si sono mostrate sinora contrarie al progetto Spluga che le costringerebbe a dividere con l'Italia una parte degli introiti relativi al transito transalpino delle merci il giorno in cui esistesse

un nuovo valico ferroviario attraverso lo Spluga. Si rassicurino dunque gli amici veneti e tutti coloro che si battono per il traforo del Brennero perchè il progetto Spluga non si è mai posto come alternativa alle loro giuste aspirazioni. Spluga e Brennero possono convivere senza reciproco detrimento perchè il volume dei traffici merci previsto per l'anno Duemila sarà tale da richiedere non solo entrambi questi trafori transalpini, ma certamente anche un terzo nuovo valico in prossimità di Tarvisio».

Mario Righetti

la Repubblica

del nord

8 maggio

Pininfarina: "Torino non sarà una periferia"

Torino, 7 — «È una delle poche occasioni che ci restano per restare ancorati all'Europa». Il commento è di Sergio Pininfarina, presidente degli imprenditori torinesi e parlamentare europeo. «Il progetto Mito presenta indubbiamente aspetti interessanti poiché chi lavora nell'impresa privata da sempre ritiene indispensabile lo sviluppo dei servizi e del terziario come supporto sul quale costruire un'industria moderna».

Ancora una volta si ripropone il vecchio disegno della Padania come cerniera tra l'Italia e l'Europa: il

Mito è dunque l'occasione buona per realizzarlo?

“Indubbiamente — dice Pininfarina — è un progetto che si colloca in una visione europea. Sarebbe però sbagliato concepire questa megalopoli come fine a sè stessa, un semplice rapporto tra due grandi città. Deve trattarsi, al contrario, d'una prestigiosa e grande base di appoggio, un ponte verso l'Europa. Il metodo con il quale è stato concepito il progetto è già di taglio europeo e questo lascia ben sperare. Dovranno esserci però anche gli strumenti per realizzarlo. Dunque non un mostro di efficienza tra due moderne città, ma soprattutto, una nuova frontiera verso i paesi più avanzati del nord Europa”.

Che cosa intende per ponte verso l'Europa comunitaria?

“Lunedì ho già depositato al Parlamento di Strasburgo un progetto che riguarda la rete dei trasporti Piemonte - Liguria - Lombardia. In esso sono contenute alcune soluzioni per quanto concerne i trafori del Frejus, del Sempione e dello Spluga. Sono opere che tendono a vitalizzare il triangolo industriale e che come tali rientrano perfettamente nel progetto Mito”.

Salvatore Tropea

**AGENZIA
ANSA**

**Ansa
11 maggio 1982**

... e Balzamo incontra il consigliere Schlumpf

Il ministro dei trasporti Balzamo si è incontrato a Roma con il consigliere federale elvetico Schlumpf per un esame globale dei trasporti attraverso l'arco alpino che divide i due Paesi. Il ministro Balzamo — informa una nota del ministero — ha ringraziato il governo svizzero per il contributo finanziario deliberato per la costruzione della nuova galleria ferroviaria di Monte Olimpino. I due ministri hanno, anche, esaminato la possibilità di nuovi trafori ferroviari alpini, con particolare riguardo alle ipotesi di quelli del Gottardo e dello Spluga, e hanno espresso il comune convincimento che sia sufficiente prevedere una sola delle due ipotesi, senza esprimere orientamenti precisi. Per ulteriori esami, alla luce anche di eventuali nuovi elementi — informa

la nota — il consigliere Schlumpf ha invitato il ministro Balzamo, che ha accettato, a recarsi a Berna per proseguire il colloquio informale nel prossimo mese di ottobre.

Bergamo-oggi

**Bergamo-oggi
12 maggio 1982**

Da un convegno tenuto a Bellinzona segnali incoraggianti

**Spluga: anche Lugano ora ci ripensa
Affiora fra gli svizzeri qualche giudizio critico sul ruolo del Gottardo - L'Italia ha iniziato molto tardi ad occuparsi del problema del traforo**

La tenace battaglia intrapresa alla fine del 1980 dal “Comitato promotore del traforo ferroviario dello Spluga” e fatta propria alcuni mesi fa dalla Regione Lombardia, comincia a dare i suoi frutti: in occasione del centenario dell'apertura del S. Gottardo (1882-1982), si è tenuto infatti a Bellinzona nei giorni scorsi un convegno internazionale di studi per commemorare l'avvenimento e proporre un esame critico - storico, nel corso del quale sono affiorate le prime perplessità del Canton Ticino ad un nuovo traforo, stavolta più veloce, del San Gottardo.

Come è noto, le posizioni sono le seguenti: per gli anni futuri necessitano al nostro Paese due passaggi ferroviari transalpini per fronteggiare il previsto aumento di traffico tra Sud e Nord Europa e poiché sembra che il governo italiano abbia già preso degli accordi con l'Austria e la Germania per il Brennero, il secondo traforo dovrà essere scelto tra il Gottardo e lo Spluga. Da qui la chiara presa di posizione della Lombardia (che sta per essere fatta propria anche dall'Emilia-Romagna e dalla Liguria) basata sui dati che abbiamo avuto modo di illustrare in diverse occasioni su “Bergamo-oggi”: il sì allo Spluga e il no al Gottardo presuppone, per gli interessi non solo lombardi ma italiani, un diniego totale e definitivo per il Gottardo qualora lo Spluga non si facesse. Questa intransigente presa di posizione ha cominciato, come abbiamo detto all'inizio, a far breccia nel Canton Ticino, tuttora schierato a favore del Gottardo. Nel convegno di Bellinzona (cui ne seguiranno altri in Svizzera) oltre ai ricordi storici nei quali sono emersi i contrasti del tempo e i madornali errori compiuti dall'Italia nella scelta effettuata a favore del Gottardo, c'è

stata una relazione di un “tecnico” ticinese, Remigio Ratti, professore all'Università di Friburgo sul tema “La posizione concorrenziale del San Gottardo e il ruolo della Svizzera tra il primo traforo e la prospettata nuova linea ferroviaria” che merita di essere riferita perché potrà avere imprevedibili sviluppi.

A lunga scadenza, ma con decisione da prendere subito — sostiene il prof. Ratti — si pone il problema di un nuovo itinerario ferroviario attraverso le Alpi: la galleria di base del San Gottardo o quella dello Spluga con i relativi nuovi accessi ferroviari con caratteristiche di linea semivelece. Secondo il relatore, però, come nel secolo scorso, la pianificazione ed il finanziamento di un nuovo itinerario ferroviario rispondente alla tecnologia ed allo scenario degli anni Duemila, sembrano dipendere da una volontà comune di tutti i Paesi interessati da un progetto europeo.

Un'impostazione troppo settoriale (aziendale, cioè delle ferrovie, o nazionale) dei nuovi progetti ferroviari in Svizzera come in Italia, ha detto ancora Ratti, ha purtroppo portato a notevoli ritardi nell'impostare le infrastrutture per il futuro, tanto più che l'Italia ha finora seguito una politica “stradale”, trascurando in tutti questi anni gli investimenti nelle ferrovie.

Da questo scenario si possono trarre alcune considerazioni: per la Svizzera al traforo del Brennero possono essere subito preferiti sia lo Spluga che il Gottardo; sia l'Italia che la Svizzera sono in tremendo ritardo sui tempi, ma mentre la prima non si è mai interessata del problema, la seconda fin dal lontano 1963 ha istituito una commissione sopravvalutando però la propria capacità di pianificare da sola una nuova trasversale alpina di importanza europea; eventuali decisioni, a livello di singoli Stati, non saranno dunque determinanti. I vantaggi economici che deriverebbero alla Svizzera e soprattutto al Canton Ticino da un “nuovo” Gottardo non sarebbero sicuramente paragonabili a quelli di cento anni fa: anzi, si dovrebbe fin d'ora cominciare a pensare a svantaggi a causa del nuovo trattamento doganale della Cee di cui la Svizzera non fa parte. Da qui il ripensamento, l'azzeramento delle posizioni con il conseguente rilancio dello Spluga, a cui la stessa Svizzera (ma questa è soltanto un'ipotesi) potrebbe dare un appoggio finora insperato. Superfluo aggiungere, a questo punto, che la sua realizzazione porterebbe sensibili vantaggi in particolare alle province vicine (Sondrio, Lecco, Bergamo e Brescia) con un enorme rilancio delle loro economie.

Paolo Simone



LECCO DELLA SOCIETA

AMM. COMUNALE DI LECCO

LA DIRETTRICE RENO-LARIO ATTRAVERSO LO SPLUGA

FONDAZIONE MARIO BELLEMO

CONCORSO TRUSSARDI

CONCORSO TRUSSARDI

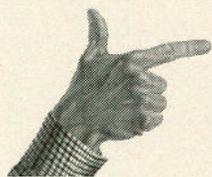
CONCORSO TRUSSARDI



SAME
ti dà una mano



nel prezzo



nell'usato



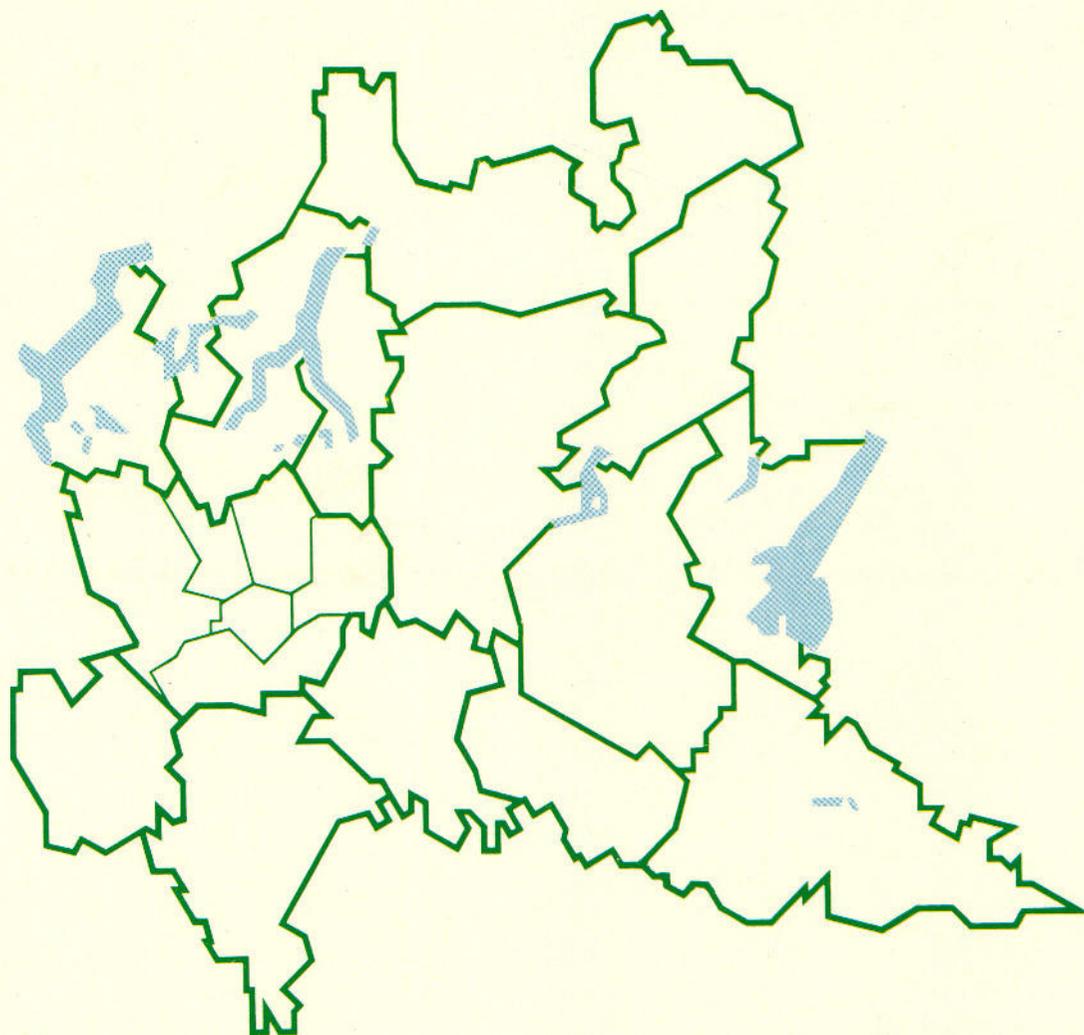
nei pagamenti

Prova subito un Same

 **Agip**



trasporti regione lombardia:



disegno schematico del territorio della regione suddiviso in bacini di traffico

una rete capillare di collegamenti



TRASPORTI REGIONE LOMBARDIA



**Banca
Popolare
di Lecco**

... e tutto diventa + semplice



LECCO
COMO O Bergamo
O MILANO

● ROMA
ufficio rappresentanza

Società per Azioni - Fondata nel 1872
Capitale Sociale L. 10.740.600.000
Sede Sociale e Direzione Generale in Lecco
3 SEDI - 49 FILIALI AGENZIE DI CITTÀ

Di prossima apertura:
Bergamo - Brugherio (MI) - Castellanza (VA) - Desio

■ ZONA OPERATIVA