Progetti di ferrovie transalpine : i trafori del Gottardo e delle Alpi orientali

Autor(en): **Pool, Franco / Tognola, Fausto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **39 (1970)**

Heft 2

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-30540

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

FRANCO POOL e FAUSTO TOGNOLA

Progetti di ferrovie transalpine: i trafori del Gottardo e delle Alpi orientali

Per il Cantone dei Grigioni le ferrovie costituiscono il capitolo più doloroso della sua storia. Per la sua posizione geografica la regione, fin dai tempi antichi, era stata il passaggio obbligato dei traffici tra il Nord dell'Europa e l'Italia: e giunta l'epoca della locomotiva a vapore e della strada ferrata, uomini politici lungimiranti capirono già nel 1838, quando sul suolo svizzero non c'era ancora un solo metro di linea, che il futuro del Cantone sarebbe dipeso dalla ferrovia transalpina: primo fra tutti il presidente della Confederazione J. F. Tscharner, il quale si chiedeva, scrivendo sul giornale di Coira: « Come mai quest'iniziativa deve esser presa dal Cantone dei Grigioni, la regione che meno di tutte può concorrere con capitali statali o privati alla realizzazione di tale progetto ? » E rispondeva: « Ci troviamo sul crinale tra il popolo tedesco e l'italiano, e siamo la naturale via di comunicazione ». Il progetto appariva temerario, ma Tscharner aveva previsto il rapido sviluppo tecnico delle nuove invenzioni e inoltre aveva capito che si trattava di battere sul tempo la Francia e l'Austria. Morì nel 1844, probabilmente senza sospettare che il colpo di grazia all'ardito sogno dei suoi progetti l'avrebbe dato la stessa Confederazione che aveva presieduto.

Il suo posto fu preso da un suo collaboratore, l'ingegner Riccardo La Nicca, che già aveva studiato la possibilità di un traforo dello Spluga. In seguito, anche su consiglio del suo amico Wolfgang Killias, direttore della ferrovia Milano-Monza, l'attenzione fu rivolta al Lucomagno, il valico più basso delle Alpi. I Grigioni e San Gallo puntarono su questo progetto, che doveva congiungere la Svizzera orientale col Ticino e col Piemonte e Genova. La Confederazione decise nel 1852 di affidare la costruzione delle ferrovie all'iniziativa privata. Ben presto si formò una società, e il primo tronco da Rorschach a Coira fu costruito fra varie difficoltà e aperto al traffico nel 1858.

Così il Grigioni fu collegato con la rete ferroviaria svizzera che si stava costituendo in quegli anni.

Ma la suddivisione della linea Rorschach-Locarno in due tronchi si rivelò un irrimediabile errore. Nel frattempo i Cantoni che da allora si chiamano gottardisti si erano uniti e al Lucomagno avevano contrapposto il Gottardo. Intorno ai due progetti si accese una lotta durissima e poco cavalleresca. Si trattava di ottenere e rinnovare le concessioni, di correre l'Europa in cerca di capitali, di trattare con un'Italia politicamente inquieta. Nel 1861 la vicenda fu sul punto di risolversi a favore del Lucomagno, il cui finanziamento era assicurato. I fautori del Gottardo, più

numerosi e potenti in Svizzera, ostacolarono in tutti i modi presso le autorità federali, nel Ticino e in Italia il progetto rivale. E il tempo lavorava per loro.
Il Ticino, geograficamente e politicamente interessato ad ambedue i progetti, e quindi molto corteggiato dalle due parti, si trovò a fare da arbitro. E diede la preferenza, dopo lunghi tentennamenti, al progetto del Gottardo, che per primo aveva offerto la linea da Bellinzona a Chiasso assicurandosi il sostegno del Sottoceneri. In origine, sia il progetto del Lucomagno sia quello del Gottardo prevedevano di seguire l'itinerario più facile e meno costoso lungo il Lago Maggiore.
L'infaticabile ingegner La Nicca, sostenuto dal Consigliere nazionale A. R. Planta e dai governi cantonali dei Grigioni e di S. Gallo continuò a lottare fra difficoltà sempre crescenti. L'unità d'Italia nel 1861 fece perdere la preminenza al Piemonte; e nello stesso anno morì a Torino Camillo Cavour, che aveva caldamente sostenuto il Lucomagno. I cantoni gottardisti presero sempre più il sopravvento, e trovarono un potente alleato nella persona molto influente di Alfred Escher che portò nel loro campo Zurigo e la Nordostbahn. A partire dal 1863 l'autorità federale, che pure si era imposta per legge di affidare la costruzione delle ferrovie all'iniziativa privata, favorì e sostenne apertamente il progetto del Gottardo. La sorte del Lucomagno era così segnata. La Nicca propose invano nel 1867 un progetto di compromesso tra la ferrovia della Svizzera centrale e orientale con un doppio traforo tra il Canton Uri e la Surselva e da qui nella Val di Blenio.
Fallito anche questo tentativo fu ripreso il progetto dello Spluga, che costituiva sempre una valida alternativa al Gottardo. Ma ormai era tardi. Nel 1870 la Svizzera firmò con l'Italia una convenzione che assicurava la Ferrovia del Gottardo col traforo tra Airolo e Göschenen. Gli uomini che si erano battuti strenuamente per trent'anni perché avevano capito l'importanza capitale della via di comunicazione transalpina, dovettero arrendersi. Per la Svizzera orientale, in particolare per l'economia del Cantone dei Grigioni, fu un colpo gravissimo, di cui portiamo ancora le conseguenze a un secolo di distanza.

Questa vicenda del secolo scorso ha oggi una sua nuova attualità. Lo sviluppo tecnologico, l'importanza assunta dal traffico stradale e aereo non hanno sminuito l'importanza delle grandi linee ferroviarie. Così la linea del Gottardo oggi non è più in grado di far fronte a un traffico in costante aumento. Un nuovo traforo delle Alpi si è reso necessario. Sono stati presentati all'autorità federale sei progetti che riguardano la Svizzera. Li enumeriamo procedendo da occidente a oriente:

1. Raddoppio della ferrovia del Lötschberg da Frutigen a Raron. Questa soluzione non prevede alcun abbassamento di quota del valico attuale, ma soltanto un aumento di traffico.
   Il costo è di 25 milioni di franchi svizzeri.

2. Costruzione di un tunnel di base del Lötschberg, da sud di Spiez a Briga.

Il costo è di 80 milioni di franchi svizzeri.

3. Traforo di base del Gottardo Occidentale.

   Questa soluzione prevede una nuova linea da Lucerna attraverso Meiringen e quindi il traforo del massiccio del Gottardo, partendo da detta località ed uscendo, a sud delle Alpi, presso Locarno.

   Il costo per il tratto Lucerna-Locarno è di 240 milioni di franchi svizzeri.

4. Traforo di base del Gottardo.

   Prevede la costruzione di una nuova galleria lunga 45 km da Giornico a Amsteg, utilizzando per il resto l'attuale linea del Gottardo.

   Il costo è di 120 milioni di franchi svizzeri.

5. Tödi-Greina.

   Questa soluzione passa il massiccio alpino con due gallerie, del Tödi che è lunga 19 km e della Greina di 21 km, l'una successiva all'altra e spostata ad oriente rispetto al Gottardo di base.

   Il costo è di 220 milioni di franchi svizzeri.

6. Traforo dello Spluga da Chiavenna a Thusis con una galleria di 45,2 km.

   Il costo, compreso l'ampliamento dei tronchi da Lecco a Chiavenna e da Thusis a Coira, è di 174 milioni di franchi svizzeri più 17 milioni per la stazione doganale a Chiavenna o a Thusis.

I tre ultimi progetti ricalcano in buona parte i tracciati del secolo scorso. I trafori sono più lunghi, le pendenze sono diminuite a vantaggio di velocità più elevate. Ma monti e valli sono sempre gli stessi. Come si presenta la situazione sotto il profilo politico ed economico ?

* * *

Il testo che segue, trasmesso dalla Radio della Svizzera Italiana il 10 marzo 1970, è formato da una serie di interviste: i singoli interventi sono stati giustapposti in modo da comporre un mosaico di opinioni spesso contrastanti e nell'intento di creare, sulla scorta del materiale raccolto, per quanto possibile un ordine e uno sviluppo logico nel discorso.

L'On. Senatore Tommaso Morlino, Roma; l'On. Senatore Luigi Noè, Milano; l'On. Consigliere di Stato Jakob Schutz, Coira; il Comandante Pietro Baragiola, Presidente della Camera di Commercio, Como, sono stati intervistati in occasione della giornata di studio sulla ferrovia internazionale attraverso lo Spluga, tenuta a Coira il 24 ottobre 1969.

L'On. Consigliere agli Stati Ferruccio Bolla, Lugano; l'On. Consigliere di Stato Werner Stauffacher, Glarona; l'On. Consigliere di Stato Argante Righetti, Bellinzona; l'Avv. Renato Giudicelli, Lugano, sono stati intervistati in occasione dell'incontro tra il Comitato ticinese per la ferrovia del Tödi-Greina e il Consiglio di Stato del Cantone Ticino, tenuto a Bellinzona il 31 ottobre 1969.

L'On. Consigliere nazionale Ettore Tenchio, Coira, è stato intervistato separatamente.

Abbiamo tentato inutilmente di ottenere un'intervista da rappresentanti delle Ferrovie Federali Svizzere.

* * *

D. — Quali vantaggi offre il progetto di traforo Tödi-Greina rispetto al traforo di base del Gottardo e al traforo dello Spluga ?

On. Ferruccio Bolla

Credo che sia superfluo dire quali vantaggi presenti il progetto di traforo Tödi-Greina rispetto a quello dello Spluga, perché evidentemente quello dello Spluga non interessa la geografia del Cantone Ticino. Più delicato è il tema dei vantaggi del progetto Tödi-Greina rispetto ad un progetto di base del S. Gottardo. A questo riguardo entrano in linea di conto problemi di natura economica, militare e politica. Sotto l'aspetto militare per es. si accenna a vantaggi strategici, sotto l'aspetto economico si accenna al potenziamento dei mezzi di trasporto, al vantaggio anche della decentralizzazione, all'alleviamento quindi del traffico di transito delle merci del Gottardo. Mi pare che il vantaggio politico più importante sia quello di allacciare il cantone Ticino con tutta la zona della Svizzera orientale, la quale appunto attraverso l'attuazione del progetto Tödi-Greina avrebbe la possibilità di un avvicinamento al traffico internazionale attraverso il Cantone Ticino con l'Italia.

D. — La galleria di base del Gottardo non sminuirebbe l'importanza dell'attuale tratta ?

On. Argante Righetti

Evidentemente la realizzazione della galleria di base Amsteg-Giornico pone un problema per la valle Leventina, il problema di mantenere una determinata struttura, una determinata funzione al collegamento tra Airolo e Biasca. Devo dire che questi problemi tuttavia devono essere risolti in una visione generale, considerando quindi gli interessi di tutto il Cantone, e non possono essere considerati soltanto come problemi regionali. Sappiamo ad es. che il postulato della galleria del Tödi-Greina è particolarmente sostenuto dai circoli della Valle di Blenio. Tuttavia bisogna far notare che questo progetto prevede nella sua parte sud un lungo tracciato in galleria, la galleria della Greina appunto, il cui portale sud si trova nelle immediate vicinanze di Biasca, esattamente a Dongio. Dunque sia nella soluzione Gottardo-base, sia nella soluzione Tödi-Greina la zona di immediata influenza sarà quella di Biasca.

D. — Per il traffico internazionale la galleria di base del Gottardo non risolverebbe più semplicemente il problema ?

Avv. Renato Guidicelli

Direi di no, o direi non nella stessa misura. La ferrovia Tödi-Greina porta una potenzialità di traffico molto superiore rispetto alla galleria di base del Gottardo; infatti con il Gottardo le linee ferroviarie saranno sempre due, mentre con la creazione della nuova ferrovia, quella del Tödi-Greina avremo uno sdoppiamento; ci saranno cioè quattro binari che dal sud porteranno al nord e viceversa.

D. — Questo allargamento della strada ferrata crea delle difficoltà sulla tratta Biasca-Chiasso ?

Guidicelli

Questo problema è già stato esaminato dal comitato d'azione, e sono previste delle soluzioni per aggirare almeno con il traffico pesante le città di Bellinzona e Lugano. Abbiamo in animo di presentare prossimamente un progetto al riguardo, che creerà uno sdoppiamento completo non soltanto da Biasca a Bellinzona ma anche da Bellinzona verso sud. Rilevo ancora che questo problema esiste anche per la galleria base del Gottardo e le Ferrovie federali non ci hanno ancora dato alcuna soluzione, mentre noi, ripeto, lo stiamo esaminando.

D. — Perché considera migliore degli altri progetti quello dello Spluga ?

On. Luigi Noè

Per il fatto che il Gottardo può rappresentare una soluzione valida se si osserva la rete delle comunicazioni quale è oggi, cioè con l'arrivo del flusso trasportato dalla navigazione a Basilea. Però noi dobbiamo guardare al futuro: sappiamo benissimo che la navigazione del Reno risalirà fino al Lago di Costanza; allora avremo una navigabilità in uno spazio molto più ampio, dove non ci saranno le restrizioni tremende che ci sono attualmente a Basilea, ad es. per il trasporto dei containers dalla navigazione agli altri mezzi di trasporto ferroviari o stradali. Nel Lago di Costanza ci sarà invece tutto lo spazio per impianti di questo genere. Inoltre, e questo è fondamentale, confluirà nell'area del Lago di Costanza tutto il traffico della Germania meridionale, che è in forte via di sviluppo; anzi, essendosi oramai in un certo senso saturata l'industrializzazione della Ruhr, è la zona di prossimo sviluppo della Germania occidentale, quella che senza dubbio avrà i tassi di incremento più forti. Quindi nel Lago di Costanza ci sarà questa duplice concomitanza che darà la nascita di un traffico molto forte nel futuro. E l'area del Lago di Costanza è chiaramente vicina alla linea dello Spluga e non a quell'altra. Proprio per questa ragione guardando al futuro io penso più propria nei riflessi di una programmazione nella distanza di qualche decina di anni la linea dello Spluga.
Del resto quest'idea di collegare le linee d'acqua al nord e al sud delle Alpi è uscita da una conversazione che ebbi un paio d'anni fa a Ravensburg coi rappresentanti del comitato tedesco della galleria dello Spluga. Furono essi a dire: proprio noi che gravitiamo sul Lago di Costanza apprezzeremmo un collegamento di questo genere.

D. — A proposito di idrovie, la Locarno-Venezia non fa apparire più importante e vantaggiosa per il traffico continentale una soluzione come il potenziamento del Gottardo o la linea Tödi-Greina ?

Noè:

Al Lago Maggiore, quindi a Locarno, si può arrivare per due vie: o attraverso il Po-Cremona-Milano e Lago Maggiore, oppure attraverso la progettata idrovia nord che passa da Mantova a Brescia, attraversa l'Adda e poi ar-

riva al Ticino. Per questa seconda strada il tronco fino all'Adda è molto più corto da Mantova e quindi dal mare. Le urbanizzazioni che si sono costituite tra l'Adda e il Ticino rendono problematica la sua prosecuzione, mentre l'arrivo sino all'Adda è semplice. Questo è il primo punto. Ci si può arrivare anche dal Po e dalla Cremona-Milano, ma indubbiamente la prima linea è più breve e inoltre ha una navigabilità al cento per cento per tutto l'anno, perché si trova su di un canale navigabile, e non ha quindi le diminuzioni di carico connesse con la navigazione di un fiume che non sempre ha delle portate in grado di assicurare dei fondali per la navigazione completa. È una questione anche di tempo e la soluzione per l'Adda sarebbe anche più breve.

D. — Quali sono le condizioni geologiche dei vari trafori progettati ?

Noè:

Dai risultati degli studi geologici fino ad ora portati avanti sulla base delle conoscenze acquisite nella costruzione di altre gallerie, e soprattutto di impianti idroelettrici e di appositi sondaggi che sono stati decisi e poi analizzati da una commissione federale svizzera, appare che le condizioni geologiche migliori sono per lo Spluga e per il Gottardo. Invece le due ferrovie del Tödi-Greina devono attraversare larghe zone di trias, dove senza dubbio si incontrerebbero maggiori difficoltà. Inoltre il Tödi-Greina nella sua parte sud si inserisce sulla linea del Gottardo e non evita quella congestione che è uno degli inconvenienti che noi vogliamo evitare, allargando con una nuova linea le possibilità di traffico.

D. — I 7 vari progetti di trafori ferroviari sono da considerare concorrenziali fra di loro ?

Righetti:

Indubbiamente esiste intorno al tema delle gallerie ferroviarie alpine un grosso problema di ordine politico: l'equilibrio tra le diverse regioni della Svizzera. Avvertiamo che i problemi vengono visti solo in chiave regionale. Così da parte dei cantoni della Svizzera orientale vengono sostenuti appunto i collegamenti dello Spluga o del Tödi-Greina, da parte dei Cantoni lungo l'asse Basilea-Chiasso si sostiene il progetto della galleria di base del Gottardo, altri circoli della Svizzera centro-occidentale, del Canton di Berna in particolare, sostengono il progetto del Lötschberg. Evidentemente occorrerà una mediazione tra questi differenti interessi, occorrerà praticamente elevare questi interessi regionali in una visione veramente nazionale, tenendo conto anche che la Svizzera si inserisce quale piattaforma nei traffici internazionali. È un compito politico delicatissimo, la soluzione evidentemente potrà essere tracciata soltanto dalla autorità federale.

D. — Gli interessi del Cantone dei Grigioni coincidono con gli interessi svizzeri e con quelli europei ?

On. Jakob Schutz:

Coincidono perfettamente con gli interessi svizzeri, anche se dobbiamo te-

nere presente che si tratta di diversi gruppi di interessi. Ma una nuova linea di transito attraverso le Alpi orientali risponde a una necessità europea. Ci saranno allora tre linee principali: a ovest il Lötschberg - Sempione, nella Svizzera centrale il Gottardo, e a est ad esempio lo Spluga.

D. — Il Cantone dei Grigioni è direttamente interessato a due progetti di traforo: lo Spluga e il Tödi-Greina. Ora, se guardiamo oltre i nostri confini, per l'Europa quale dei due progetti comporterebbe maggiori vantaggi ?

On. Ettore Tenchio:

È possibile che se si guarda il problema sotto l'aspetto dell'integrazione europea il progetto dello Spluga abbia alcuni punti di vantaggio. È però un problema di apprezzamento svizzero se dal punto di vista finanziario è compito del nostro paese di mettere in atto un mezzo di trasporto il quale in prima linea serva alle due nazioni che ci sono vicine ed amiche, ma per i quali, secondo il principio della causalità e il principio del rendimento delle opere economiche, si deve anche fare una certa ripartizione degli oneri finanziari.

D. — Qual è la posizione del Consiglio di Stato del Canton Ticino riguardo ai vari progetti di traforo ?

Righetti:

Si avverte immediatamente che soltanto tre di essi interessano direttamente il Cantone Ticino, nel senso che il loro tracciato si snoda in parte sul territorio del Cantone. Si tratta del progetto Gottardo-ovest che prevede grosso modo un collegamento da Innerkirchen alla Valle Maggia, del già citato progetto Gottardo-base e del progetto Tödi -Greina. Il problema si pone per l'autorità cantonale in termini notevolmente diversi rispetto al problema dei collegamenti auto-stradali. Il Cantone poteva in quel campo considerare particolarmente utile e interessante la coesistenza di comunicazioni come il San Gottardo e il San Bernardino. Sappiamo invece per i collegamenti ferroviari, che per ragioni economico-finanziarie occorrerà procedere a una rigorosa selezione, e praticamente uno solo di questi progetti potrà essere avviato alla realizzazione; quindi è una situazione particolare, e impone all'autorità cantonale una scelta. L'autorità cantonale ritiene di doversi indirizzare o dovrà indirizzarsi comunque su una ben precisa soluzione, vagliate tutte le ragioni politiche, economiche e tecniche di una tale scelta. Finora, dobbiamo dirlo, l'orientamento del nostro Cantone nella politica dei traffici è stato un orientamento gottardista; siamo stati un secolo fa a favore della galleria ferroviaria Airolo-Göschenen, ci siamo successivamente battuti per la realizzazione della galleria stradale del San Gottardo e anche per un potenziamento della linea ferroviaria. Per difendere questi postulati il Canton Ticino si è associato alla conferenze dei cantoni gottardisti di cui fa attualmente parte. E nel seno di questa conferenza ha già avuto modo di esprimere tesi favorevoli alla galleria Amsteg-Giornico. Ricordo ad es. che una tesi

di questo genere è stata espressa dal compianto consigliere di Stato Zorzi nel 1963 in seno alla commissione che aveva studiato il problema della galleria stradale. In quella commissione si era trattato anche il problema della galleria ferroviaria. Una posizione analoga era stata espressa nel '65 appunto in un memoriale della conferenza dei cantoni gottardisti. Tuttavia bisogna sottolineare questo: non esiste da parte del Consiglio di Stato una decisione definitiva. Il Consiglio di Stato si riserva quindi di decidere non appena saranno acquisiti, in particolare attraverso la commissione federale di cui già ho detto, tutti gli elementi per un giudizio assolutamente indipendente che tenga conto dei legittimi interessi del Cantone Ticino.

D. — Il Cantone dei Grigioni sarebbe interessato insieme col Ticino alla linea del Tödi-Greina, indipendentemente dal Ticino allo Spluga.

Quale posizione assume il governo grigione riguardo a questi due progetti ?

Schutz:

In seno ai governi cantonali della Svizzera orientale anche il governo dei Grigioni sostiene tanto il progetto della ferrovia attraverso lo Spluga quanto quello della ferrovia attraverso il Tödi-Greina. Ci si attende che in un prossimo futuro lo studio dei progetti da parte della commissione federale giunga a conclusioni tali da consentire al governo dei Grigioni, come agli altri governi cantonali della Svizzera orientale, di schierarsi in favore di quella soluzione che apparirà la più adeguata. Ciò che la Svizzera orientale e innanzitutto il Cantone dei Grigioni si aspettano da Berna è il pieno appoggio nella loro aspirazione più radicata e legittima riguardo alle vie di comunicazione, che è la linea diretta di transito da nord a sud attraverso le Alpi Orientali.

D. — Qual è l'atteggiamento del Governo glaronese sui trafori delle Alpi orientali ?

On. Werner Stauffacher:

La Svizzera orientale è interessata ad avere almeno *una* ferrovia transalpina. Il progetto Tödi-Greina è un progetto veramente svizzero, perché comincia a Linthal nel cantone di Glarona, passa a Truns nei Grigioni e arriva alla valle di Blenio circa a Dongio-Acquarossa. Per contro il progetto Spluga è in parte italiano; cioè il progetto Tödi-Greina è un progetto nazionale, l'altro è un progetto internazionale.

D. — Pensando all'Europa di domani non potrebbe apparire più interessante un progetto internazionale ?

Stauffacher:

Certamente anche la ferrovia del Gottardo è una ferrovia internazionale, e lo sarà anche la ferrovia Tödi-Greina che dalla Germania porta, attraverso la Svizzera orientale e il Ticino, all'Italia. Non bisogna inoltre dimenticare che col progetto Spluga perdiamo chilometri di transito attraverso la Svizzera, una somma di circa 30 milioni all'anno.

D. — Dato che si è espresso sullo Spluga vuol dirci anche cosa pensa del traforo di base del Gottardo ?

Stauffacher:

Mi sembra solamente una razionalizzazione della linea del Gottardo, ma non è una cosa nuova, è una comunicazione più rapida, ma la linea da Amsteg fino a Giornico e Biasca diventa quasi inutile. L'attuale linea, che è la linea più interessante dal punto di vista turistico in Europa viene svalutata.

D. — Per la Svizzera e per l'Europa è più vantaggioso il traforo dello Spluga o del Tödi-Greina ?

Guidicelli:

Rispondo alla domanda in due tempi, così com'è stata posta. Per la Svizzera l'interesse sta nel fatto che la linea è interamente su territorio svizzero, dunque è indipendente dalle condizioni politiche europee; dal punto di vista militare questo è effettivamente vantaggioso. Non lo è meno dal punto di vista economico. Inoltre il collegamento diretto del Ticino con la Svizzera orientale porterà certamente dei profitti di scambio culturale ed economico tra il nostro cantone e la Svizzera orientale. Per quanto riguarda l'Europa l'interesse è quello evidentemente di sdoppiare il Gottardo, di alleggerirlo, di migliorare il traffico nord-sud tra la Germania e l'Italia: il progetto Tödi-Greina realizza molto bene questo scopo.

D. — Per la Svizzera orientale, in particolare per il Cantone dei Grigioni, quale dei due progetti, Spluga o Tödi-Greina, comporterebbe i maggiori vantaggi ?

Tenchio:

Questa è naturalmente una domanda un pochino maliziosa.
Il nostro governo ha risposto ripetutamente in sede di Gran Consiglio che noi non decidiamo per il momento quale di queste due alternative debba essere preferita e sostenuta con la massima energia. Se la commissione federale degli esperti mette come premessa per un nuovo traforo lo sfruttamento massimo delle attrezzature e delle infrastrutture già esistenti nelle stazioni a nord e a sud delle Ferrovie Federali, in questo caso si impone per noi una sola soluzione: la Tödi-Greina. Se invece la commissione degli esperti viene alla conclusione che ci vuole una linea completamente nuova per riuscire a smaltire il traffico di transito senza ulteriormente aggravare le infrastrutture esistenti, dato che sono già sovraccariche tanto al nord come al sud, allora noi sosteniamo la soluzione dello Spluga.

D. — Per la provincia di Como non è più interessante il progetto della galleria di base del Gottardo o quello della galleria Tödi-Greina ?

Comandante Pietro Baragiola:

Ritengo di no; prima di tutto noi dobbiamo sempre ragionare in termini più vasti che non quelli di un limitato comprensorio, e quindi in termini di economia di tutta una regione inserita a sua volta nell'economia del paese. È fuor

di dubbio che il traforo dello Spluga, che verrebbe tra l'altro ad essere il primo e unico traforo lombardo, ha una importanza per la regione e per il paese, in quanto collegherebbe Genova e i porti del Mediterraneo con la Baviera e con il nord-Europa. Ma anche se consideriamo il territorio della provincia di Como, dobbiamo ricordare che oltre a Como e alla zona a sud di Como esiste il lago, esiste il Lecchese, esiste la Valtellina, che non fa parte della provincia, ma che è intimamente collegata con la provincia di Como: queste zone avrebbero tutte un diretto beneficio, sia per la parte di sviluppo industriale, sia per la parte turistica. Quindi ritengo veramente che la situazione debba da noi essere vista con un preminente interesse per lo Spluga, poiché dalla parte del Gottardo noi riceviamo già un traffico che cominciamo ad avere difficoltà a smaltire. Una linea già congesta verrebbe ad essere ulteriormente caricata. Noi invece preferiremmo vedere i traffici avviati anche su un'altra direttrice.

D. — Oggi come oggi il traforo di base del Gottardo renderebbe superflua una galleria ferroviaria delle Alpi orientali ?

Tenchio:

È un fatto che il traforo del San Gottardo, un nuovo traforo del San Gottardo renderebbe per la nostra generazione sicuramente superflua una nuova galleria ferroviaria attraverso le Alpi orientali.

D. — Rischia dunque di ripetersi la storia del secolo scorso ?

Tenchio :

Ritengo di sì; è escluso che si possano fare altri trafori che costano centinaia di milioni di franchi in un torno di anni che possa ancora interessare la generazione attuale.

D. — In questo momento nulla è ancora deciso ?

Tenchio :

No, anzi tengo a sottolineare il fatto che il Consiglio federale nel suo messaggio all'Assemblea federale sul preventivo delle Ferrovie federali ha accennato all'urgenza per le Ferrovie federali di avere nuove possibilità per poter smaltire il traffico, soprattutto quello di transito nord-sud. Il Consiglio federale stesso esprime nel suo messaggio alle camere il desiderio che la perizia della commissione di esperti incaricata dallo stesso Consiglio federale che lavora da diversi anni, senza però giungere a conclusioni concrete, abbia a comparire il più presto possibile. È questo il motivo per cui ho deposto un'interrogazione in Consiglio nazionale chiedendo al governo di sollecitare da questa commissione nazionale di esperti la prolazione del loro parere e delle loro raccomandazioni.

D. — Il fatto che vengano presentati contemporaneamente due progetti concorrenziali di traforo delle Alpi orientali non porta pregiudizio a una delle due soluzioni ?

Guidicelli:

Preliminarmente vorrei osservare che il cantone Ticino non può avere interesse che a una sola delle due soluzio-

ni, ossia al Tödi-Greina, in quanto la nuova linea sfocia nella valle di Blenio per proseguire verso Biasca, Bellinzona, Chiasso. Sarebbe naturalmente auspicabile che uno dei due progetti raccogliesse tutti i consensi in modo da ottenere una unità della Svizzera orientale, che potrebbe così più validamente difendere i suoi interessi, interessi storici, ma soprattutto economici, politici e culturali; la nuova linea ci porterebbe molto più vicini alla Svizzera orientale che attualmente non è attraversata da nessuna linea di transito.

D. — I due progetti non rischiano di eliminarsi a vicenda ?

Tenchio :

Vede, direi di no, perché noi non vediamo i due progetti effettivamente concorrenziali. I due progetti sono a nostro parere alternativi: il progetto Tödi-Greina è un'alternativa a un ulteriore traforo ferroviario del San Gottardo. Noi diciamo: se effettivamente è così come sostengono le Ferrovie federali che al nord e al sud sono state attrezzate delle grandi stazioni ferroviarie con l'impiego di centinaia di milioni di franchi (pensiamo a Basilea e Zurigo da una parte, a Chiasso dall'altra) e se è assolutamente necessario che il traffico di transito attraverso la Svizzera debba avere un tragitto il più lungo possibile nel nostro paese, allora abbiamo l'alternativa Tödi-Greina: con ciò avremmo delle stazioni capostipiti a nord e a sud che restano, e un attrezzamento migliore della linea Bellinzona-Luino. Per contro se invece si dice: noi vogliamo una linea diretta completamente nuova, completamente indipendente dalle attrezzature già esistenti, allora, per questa linea di transito nord-sud abbiamo l'alternativa dello Spluga, la quale non baserebbe più sulle stazioni già esistenti, ma sarebbe una linea completamente nuova che promuoverebbe soprattutto una maggiore integrazione dell'Italia del nord, della zona di Chiavenna, del lago di Como, di Bergamo, di Milano e al nord si schiuderebbe la zona del lago di Costanza e la parte sud - sud - est della Germania.

D. — La Svizzera orientale ha dunque puntato contemporaneamente su due cavalli per maggiore sicurezza.

Tenchio :

Sì, su due cavalli: uno per saltare l'ostacolo del San Gottardo, se si vuole questa corsa, e l'altro, un cavallo da trotto, se si vuole invece la corsa di trotto. Siamo quindi in grado di offrire due possibilità, due alternative che dipendono da due premesse completamente diverse. Vogliamo un'alternativa al San Gottardo pur mantenendo le infra-strutture già esistenti, allora abbiamo il Tödi-Greina; vogliamo un collegamento completamente nuovo, completamente indipendente da quello che già esiste fra nord e sud, attraverso la Germania e l'Italia, allora abbiamo il traforo dello Spluga.

D. — La Svizzera è il paese più centrale dell'Europa, ma non fa parte del Mercato Comune europeo. Ora questo fatto non comporta delle remore o degli svantaggi nella realizzazione delle linee ferroviarie intercontinentali ?

Bolla :

Non credo che il fatto che la Svizzera non aderisca al Mercato Comune abbia degli svantaggi sotto questo aspetto. Intanto mi permetto di osservare questo: il Mercato Comune costituisce una unità economica, tuttavia siamo ben lungi dalla unità politica e non mi pare per es. che la coincidenza di interessi, poniamo fra stati del MEC, Belgio, Francia, Lussemburgo e Olanda sia tale da poter dire che gli interessi degli altri stati aderenti al Mercato Comune Italia Germania sia parallela; anzi ho motivo di ritenere che non sia parallela. Credo quindi che il fatto che la Svizzera non aderisca al Mercato Comune non comporti remore, o svantaggi per la realizzazione delle vie di transito. È sicuro che, interessando queste vie di transito esclusivamente le spazio geografico svizzero, il finanziamento incomberà soltanto alla Svizzera; non credo che in questo momento sia possibile ottenere dei contributi da stati stranieri. Invece se si trattasse di realizzare un traforo dello Spluga, che però per la Svizzera dovrebbe avere interessi meno evidenti in questione, vi sarebbero evidentemente degli apporti di altri stati.

D. — Ma oggi non bisogna ormai pensare in termini europei ?

Bolla :

È giusto che bisogna anche pensare europeisticamente; ma il San Gottardo è sempre stato considerato addirittura come la via delle genti, il collegamento naturale fra il nord e il sud attraverso la Svizzera, non vedo perché il Tödi-Greina che corre parallelo al Gottardo non possa adempiere quella medesima funzione di collegamento fra il nord e il sud. È certo che anche il traffico di merci attraverso una galleria Tödi-Greina sarebbe alimentato dalle correnti di traffico del nord, rispettivamente da quelle del sud per il nord.

D. — Il fatto che la Svizzera non fa parte del Mercato Comune costituisce un ostacolo alla realizzazione del traforo dello Spluga ?

On. Tommaso Morlino

A mio avviso non costituisce nessuno ostacolo, in quanto il trattato della Comunità economica europea prevede coordinamenti su questi temi, ma non prevede ancora una precisa organizzazione istituzionale su questa materia; quindi non vi sono limitazioni da parte del trattato per affrontare paritariamente questi problemi anche con paesi non facenti parte del trattato. Anzi direi che questo è uno di quei tipici argomenti, che dimostrano come la validità della integrazione economica fra i sei paesi della CEE è di gran lunga più provata quando si affrontano argomenti che richiedono anche la partecipazione di altri paesi, anche se la Svizzera non fa parte della CEE, la Svizzera è comunque il cuore dello sviluppo economico dell'Europa, e qualsiasi cosa fa la Svizzera non la può fare senza tener conto dell'Europa come un'Europa organizzata anche dalla CEE, non può cioè ignorare il valore determinante e significativo che la Svizzera ha nello sviluppo e nel progresso economico di tutte le parti che compongono il continente europeo.

D. — È opportuno che per una ferrovia transalpina che coinvolge gli interessi di più nazioni la scelta sia fatta da soli svizzeri ?

Bolla

La questione dell'opportunità è una questione un po' delicata; è certo che la soluzione dello Spluga implicherebbe necessariamente un intervento del governo italiano, e quindi è senz'altro da ritenere che una soluzione che debba essere adottata soltanto dalle autorità svizzere sia più facile.

D. — Per quali ragioni considera fondamentale che la scelta tra i vari progetti non sia fatta esclusivamente dagli Svizzeri ?

Morlino

Perché il problema del traforo dello Spluga è un esempio caratteristico e significativo del punto di sviluppo cui sono giunti tutti i problemi delle comunicazioni nei singoli paesi europei. Lo stadio raggiunto dalle comunicazioni nei singoli paesi europei richiede oggi proprio decisioni di tipo internazionale, richiede cioè che siano effettuate delle scelte sul piano del coordinamento internazionale.
Quindi qualsiasi ulteriore decisione di comunicazioni nazionali dei singoli paesi è oramai sul piano tecnico, prima ancora che economico e politico, subordinato a queste decisioni in sede di coordinamento internazionale. Pertanto la decisione in ordine al traforo dello Spluga non solo non può essere presa solo dalla Svizzera, ma non può essere presa nemmeno solo dalla Svizzera e dall'Italia insieme. Deve essere presa in comune dalla Svizzera, dall'Italia, dalla Germania, dall'Austria e starei per dire anche dagli altri paesi che non fanno direttamente parte del rapporto di questi traffici, ma che comunque sono interessati al movimento generale delle merci e delle persone nell'intero continente europeo.

D. — Torniamo per concludere a considerazioni più immediate e sobrie. I vari progetti sono vagliati attualmente da una commissione federale. Sotto il profilo geologico la linea Tödi-Greina presenta difficoltà superiori allo Spluga e al Gottardo. La linea dello Spluga dal canto suo farebbe perdere alla confederazione una cospicua somma di chilometri di tariffa. E i cantoni gottardisti e le Ferrovie federali hanno tornato a puntare sul Gottardo. Che avverrebbe se la Svizzera orientale dovesse uscire a mani vuote ?

Tenchio :

Si è parlato anche negli ultimi tempi nel nostro cantone delle possibilità di misure compensatorie: cioè, se l'uno o l'altro di questi progetti cadrà, e l'uno o l'altro deve cadere, perché non possiamo in definitiva partire in corsa su due cavalli, si pensa già ora a delle possibili misure compensatorie per quella regione che rimarrebbe svantaggiata da questa decisione preliminare.

D. — E quale sarebbe la forma concreta del compenso ?

Tenchio :

È forse un po' prematuro per il momento esprimersi su questi compensi, naturalmente sono sempre previsti nel campo delle comunicazioni. Cioè si dice: se non vi daremo questa ferrovia vi daremo perlomeno una comunicazione stradale più efficiente e più efficace.