

GIORNATA DI STUDIO

GALLERIA AUTOSTRADALE DEL SAN GOTTARDO:
"CORRIDOIO DEL TRAFFICO PESANTE NORD-SUD?"

INTERVENTI E DISCUSSIONE GENERALE

Agno, 29 settembre 1979

S O M M A R I O

I PARTE

RELAZIONI

- Saluto e introduzione alla "Giornata"
dott. Guido Locarnini, presidente "C.S." pagina 7
- Relazione introduttiva dott. prof.
Remigio Ratti, moderatore della "Giornata" 13
- dir. Fausto Petrini, rappresentante degli
autotrasportatori svizzeri (ASAG) 39
- dott. Luciano Camponovo, sostituto del
direttore del Servizio commerciale merci
FFS, Berna 48
- dott. prof. Augusto Bolla, presidente del
Touring Club svizzero 64

II PARTE

DISCUSSIONE GENERALE

- signor Soldini, dir. Servizio commerciale
delle FF 80
 - dott. Gildo Papa 82
 - on. consigliere di Stato Ugo Sadis 84
 - ing. Beltrani dell'Assessorato dei trasporti
della regione Lombardia 91
 - signor Giorgio Colato 99
 - dott. prof. Augusto Bolla 102
 - dott. Luciano Camponovo 106
 - on. consigliere di Stato Ugo Sadis 108
 - dir. Fausto Petrini 110
 - dir. Fausto Petrini 115
 - dott. Luciano Camponovo 117
 - signor Paolo Buzzi 118
 - dott. prof. Augusto Bolla 121
 - on. consigliere di Stato Ugo Sadis 122
- Conclusione

I PARTE

SALUTO E INTRODUZIONE

dott. Guido Locarnini, presidente "C.S."

Egregi Signori e cari amici,
sono lieto di porgervi anche a nome del Comitato il benvenuto a questa nostra giornata di studio sul tema che voi conoscete.

Devo anzitutto scusare l'assenza per impegni politici vari dei consiglieri di Stato Caccia, Cotti e Speciali. Abbiamo però la fortuna di avere tra noi il consigliere di Stato Ugo Sadis, nuovo direttore del Dipartimento delle costruzioni che con la sua presenza dimostra un particolare interesse per questo problema.

Ne sono lieto e lo saluto cordialmente fra noi.

Sono pure lieto di salutare i relatori, che ringrazio già sin d'ora del loro contributo, e cioè il prof. Augusto Bol-la, presidente del Touring Club svizzero, che affronterà il problema dell'ottica particolare degli automobilisti; il dott. Luciano Camponovo, capo del servizio del traffico internazionale merci della Direzione delle ferrovie; il dir. Fausto Petrini, della Shell, che qui rappresenta gli autotrasportatori svizzeri, in particolare l'associazione ASAG.

Inoltre saluto e ringrazio il moderatore, dott. Remigio Ratti, membro del nostro comitato, direttore dell'Ufficio ricerche economiche cantonali, particolarmente versato nella materia dei trasporti, materia che ha trattato in parecchi studi a tutto vantaggio del Cantone.

Il dott. Ratti ha avuto ultimamente, con un lavoro su questo problema, l'abilitazione come docente all'Università di Friburgo.

Sono lieto pure di salutare tra noi l'ing. Beltrani dell'Assessorato dei trasporti della Regione Lombardia che sicuramente ci apporterà elementi interessanti su questa problematica vista dall'Italia.

Mi piace infine salutare il signor Soldini, ticinese residente a Milano, ove dirige il servizio commerciale delle Ferrovie Federali.

Per introdurre questa nostra giornata di studio ho ritenuto redigere qualche appunto di carattere generale per inquadrare la problematica del traffico stradale attraverso il nostro Cantone.

**** --- ****

Il nostro gruppo di studio, in ossequio ai propri statuti, si sforza di informare l'opinione pubblica su problemi maggiori del nostro paese e di promuovere pubblici dibattiti attorno ad essi. Negli ultimi anni, con parecchi altri problemi, quello del San Gottardo ha indubbiamente segnato un crescendo di interesse nell'opinione pubblica: si avvicina infatti l'apertura della galleria autostradale (entro la fine dell'anno prossimo).

Non è la prima volta che Coscienza svizzera organizza una giornata di studio su problemi che direttamente o indirettamente si incentrano sul San Gottardo: simbolo non solo dell'espressione politico-nazionale sin dalla nascita del nostro paese, ma anche, da sempre, piattaforma dei traffici centro-europei. Ma nell'ottobre del 1971 - nella nostra giornata di studio in Bregaglia - il problema sul tappeto era il grandioso progetto di potenziare il traffico merci ferroviario attraverso il nostro Paese con la costruzione di una galleria ferroviaria di base di 45 km tra Giornico e Amsteg, progetto sostenuto nel rapporto del 1970 presentato dalla speciale commissione federale (KEA).

Di fronte all'intensificarsi della concorrenza dei Paesi che ci circondano - negli anni che potremmo definire dell'inflazione di progetti di gallerie alpine -, la Svizzera, in particolare le Ferrovie federali, con la progettata galleria ferroviaria di base Giornico-Amsteg (e altri progetti in alternativa) intendeva tempestivamente prevenire il dirottamento di parte almeno delle tradizionali grandi correnti del traffico internazionale lungo la nostra massima dorsale nord-sud.

Ma le rivalità interne dei Cantoni e delle regioni interessate, specie l'opposizione della Svizzera orientale, sommate al cospicuo costo preventivato dell'opera, e non da ultimo le prime avvisaglie della generale recessione economica,

con la conseguente forte contrazione del traffico merci lungo la linea del San Gottardo, finirono con l'accantonare provvisoriamente il progetto.

Nel frattempo, iniziati nel 1969, progredivano invece regolarmente i lavori del traforo di una galleria stradale parallela a quella ferroviaria del San Gottardo. Siamo ormai a nemmeno un anno dalla sua apertura al traffico. Un grande giorno certo, il cui significato travalica gli esigui confini nazionali. Una meta ambiziosa sta per essere raggiunta che soprattutto il Ticino, straordinariamente unito, ha caparbiamente voluto, battendosi per decenni, per mantenere il suo tradizionale ruolo di terra di transito: all'apporto nei secoli del traffico centro-europeo le nostre popolazioni devono infatti gran parte del loro benessere materiale e della loro apertura culturale di privilegiata vallata alpina.

Ma con l'apertura della galleria autostradale del San Gottardo, l'intensità del traffico automobilistico moderno, specie quello pesante, pone il nostro Paese e in particolare il Ticino di fronte a gravi nuovi problemi: accanto a quello dello scorrimento del traffico vero e proprio, anche problemi politico-finanziari e ambientali. Problemi che con l'approssimarsi dell'apertura della galleria sono andati acquisendo dimensioni sempre più vaste e concrete. Il prevederne tempestivamente le soluzioni si è nel contempo andato imponendo con sempre maggiore urgenza. Specie dagli inizi di quest'anno, in tempi sempre più ravvicinati, il Paese tutto ne ha infatti preso via via coscienza: associazioni di automobilisti e di autotrasportatori, partiti, Governi cantonali e vasti strati della popolazione più sensibile ai grandi problemi della comunità.

Da tempo gli studiosi si preoccupano di mettere a punto una

strategia globale dei traffici, sia su piano federale - nell'ambito della cosiddetta "concezione globale dei trasporti" -, sia su piano cantonale - che impegna, per il Ticino, soprattutto l'Ufficio di ricerche economiche diretto dal dott. Ratti, membro del nostro Comitato e che oggi fungerà da moderatore. I politici dal canto loro non mancano di interpretare e dar corpo alle crescenti preoccupazioni delle popolazioni delle vallate alpine, di fronte all'imminente fiume di automezzi che attraverserà il loro territorio. Parecchie sono state in questo senso, negli ultimi mesi, le interrogazioni parlamentari al Gran Consiglio ticinese.

Non più tardi di ieri d'altra parte, la stampa informava dell'esito di un'inchiesta condotta dal Dipartimento federale dei trasporti e comunicazioni e delle energie volta ad accertare se la popolazione svizzera sia in linea di massima favorevole ad un'imposizione del traffico automobilistico in generale, del traffico pesante in particolare.

Ma anche su piano internazionale ci si preoccupa di disciplinare il traffico motorizzato attraverso le regioni alpine. Alla fine dello scorso luglio se ne è occupata la Conferenza europea dei ministri dei trasporti, svoltasi a Belgrado, alla quale la Svizzera era pure presente con il Direttore dell'Ufficio federale dei trasporti. I nostri rappresentanti hanno ottenuto l'approvazione di una risoluzione che tiene largamente conto degli interessi della Confederazione in questo settore: in particolare, nell'ambito del finanziamento del potenziamento delle arterie stradali e ferroviarie attraverso le Alpi, la necessità di incoraggiare il traffico combinato strada-ferrovia e la necessità di mantenere gli attuali limiti delle dimensioni dei veicoli stradali pesanti adeguate alle particolari esigenze e caratteristiche delle

regioni alpine. Dei vari aspetti di questa vasta problematica vi parleranno ora i relatori di questa giornata, forti della loro specifica competenza.

**** --- ****

DOTT. REMIGIO RATTI

- moderatore della "Giornata"

L'apertura della galleria stradale del San Gottardo, si è detto e lo si ripeterà, rappresenta un fatto "storico" per la Svizzera e per il Cantone Ticino. Per i più anziani il tema sa di "Rivendicazioni ticinesi" (degli anni '30) per altri invece, come me, esso può far ricordare le convinte manifestazioni a Berna - con corteo e striscioni - degli studenti universitari ticinesi degli anni '60.

Oggi, ad un anno dalla prevista apertura della galleria il discorso storico lo si lascia per il momento in disparte, impauriti ed incerti di fronte al concretizzarsi delle conseguenze più immediate ed il problema tende a focalizzarsi attorno a quello dei volumi di traffico ed alla loro gestione. In realtà il problema è contemporaneamente quello degli squilibri nell'assetto economico e territoriale determinati dalle nuove modalità d'esercizio della funzione di transito e dalle nuove possibilità (o difficoltà) d'integrazione del Ticino in queste funzioni.

Attorno a questa funzione del transito - lo ricordano gli studi del prof. Basilio Biucchi in particolare - il Ticino ha costruito nel corso delle varie epoche un'economia basata, per la parte più fiorente, sul trattamento dei flussi di scorrimento.

Tali flussi, legati al ruolo de'intermediario, hanno permesso al Cantone di organizzarsi, di fissarsi attorno ad essi (mulattiere, carrozzabili, linea del S. Gottardo) o punti privilegiati (Biasca, Bellinzona, Lugano, Locarno) del suo territorio acquisendo così, a poco a poco, una propria fisionomia quale sistema spaziale.

La galleria e la N. 2 modificheranno questo sistema spaziale ma il pericolo - che qualche studioso aveva puntualmente se-

gnalato negli anni sessanta - della svalutazione del Ticino da Paese di transito a corridoio è reale.

Le modalità d'esercizio delle grandi infrastrutture di traffico odierne (stradali in particolare, ma anche ferroviarie) rendono difficile un'integrazione delle nuove infrastrutture con le strutture economiche regionali.

Il discorso, in particolare quello dell'incidenza sulle strutture economiche e territoriali, non può essere adeguatamente svolto in questa giornata.

Mi limiterò così in questa relazione a toccare, cercando di dare un quadro della situazione, i 3 punti seguenti:

- le previsioni concernenti il traffico pesante;
- la strategia a livello della Confederazione in materia di politica del transito;
- i problemi e le strategie d'intervento a livello del Cantone.

**** --- ****

LE PREVISIONI DEL TRAFFICO PESANTE

Non è mai stato così difficile come oggi fare delle previsioni. L'incertezza sembra vincere sulle nuove potenzialità di calcolo offerte dai calcolatori elettronici: si sono così elaborati degli scenari e delle simulazioni, ma il quadro, occorre dirlo, resta molto insoddisfacente: anche perchè non vi è una politica europea dei trasporti in particolare delle infrastrutture del traffico attraverso le Alpi e non si sono ancora valutati i riflessi di lungo termine sui trasporti della problematica energetica. Il dato meno contestato è ancora quello, globale, del raddoppio, entro il 2000, del traffico stradale e ferroviario attraverso le Alpi, dai valichi francesi a quelli austriaci, anche perchè nonostante la crescita moderata dei paesi industrializzati si affacciano a meridione i cosiddetti paesi emergenti del Mediterraneo.

All'incertezza delle previsioni si aggiungono grossolani errori:

- la necessità spinge ad anticipare all'immediato futuro e a situazioni particolari cifre che sono indicative a livello globale per l'anno 2000 esagerando così il problema (cfr. certe interpretazioni della CGST o il gigantismo e la proliferazione di progetti di interporti dell'area lombarda) o sottovalutandolo, come sembra fare il Consiglio federale nella recente risposta ad una mozione (Consigliere nazionale Kloter del 18.9.1979) sulle misure da prendere dopo l'apertura della galleria. Infatti, le cifre della CGST che prevede per il 2000 un traffico stradale camionistico pari a quello odierno, inducono in errore. Esse sono da considerare una previsione normativa, un ideale, supposto che tutte le misure di contenimento del traffico stradale pesante siano realizzate ed efficienti.

In questo contesto è utile ricordare gli elementi essenziali della situazione.

Grafico 1 (vedi pagina seguente)

Esso è caratterizzato dai seguenti elementi:

1. La Svizzera è interessata oggi a poco meno di 1/4 del traffico di transito nord-sud. Dieci anni prima (1967) la Svizzera era ancora il Paese del transito per eccellenza con il 42% del traffico ferroviario e stradale attraverso le Alpi.

a) questo transito è praticamente però solo ferroviario, mentre per gli itinerari francesi ed austriaci il transito è nella misura di più del 50% stradale.

Le previsioni di lungo termine (grafico 2: vedi pagina seguente) portano a queste considerazioni più evidenti:

1. il traffico totale raddoppia, ma quello attraverso la Svizzera aumenterebbe ancora di più (2.6 volte); sia perchè la ferrovia (rafforzamento della linea del Sempione) potrà recuperare una parte del mercato sia a causa del potenziale del traffico stradale pesante;
2. per il traffico stradale quasi non si prevede: si indica una "forchetta" che va da 0.3 milioni di tonnellate (corrispondente al traffico attuale e al livello ideale per la CGST) a 4 milioni di tonnellate (un traffico 12 volte superiore).

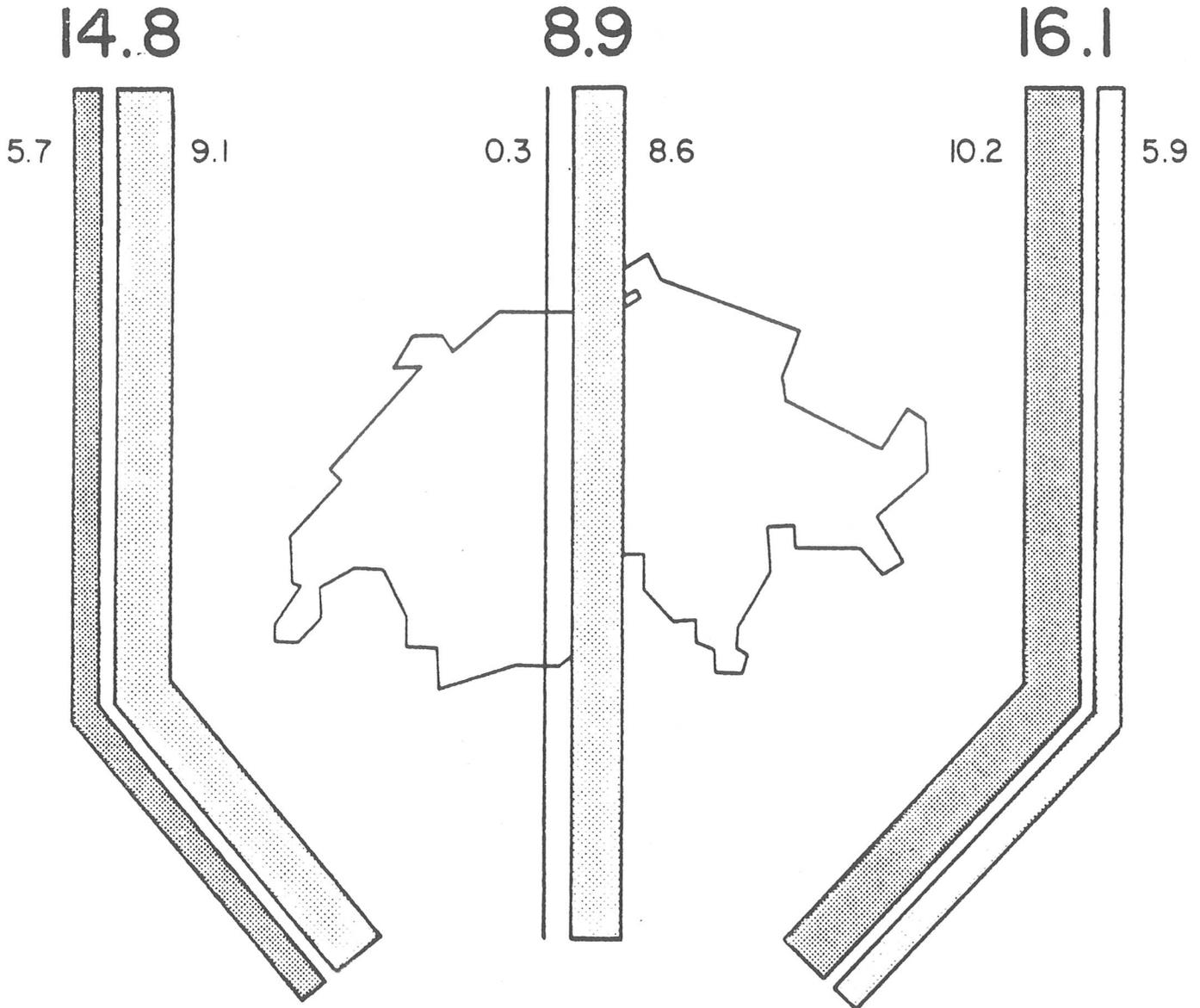
TRASPORTI STRADA-FERROVIA TRA L'ITALIA E IL NORD EUROPA

SITUAZIONE 1976, MIO. †

 STRADA

 FERROVIA

NORD EUROPA



39.8	
16.2	23.5
Strada	Ferrovia

ITALIA

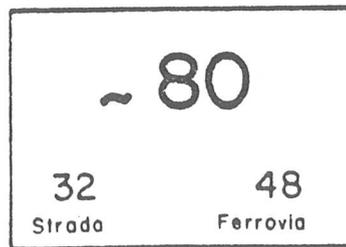
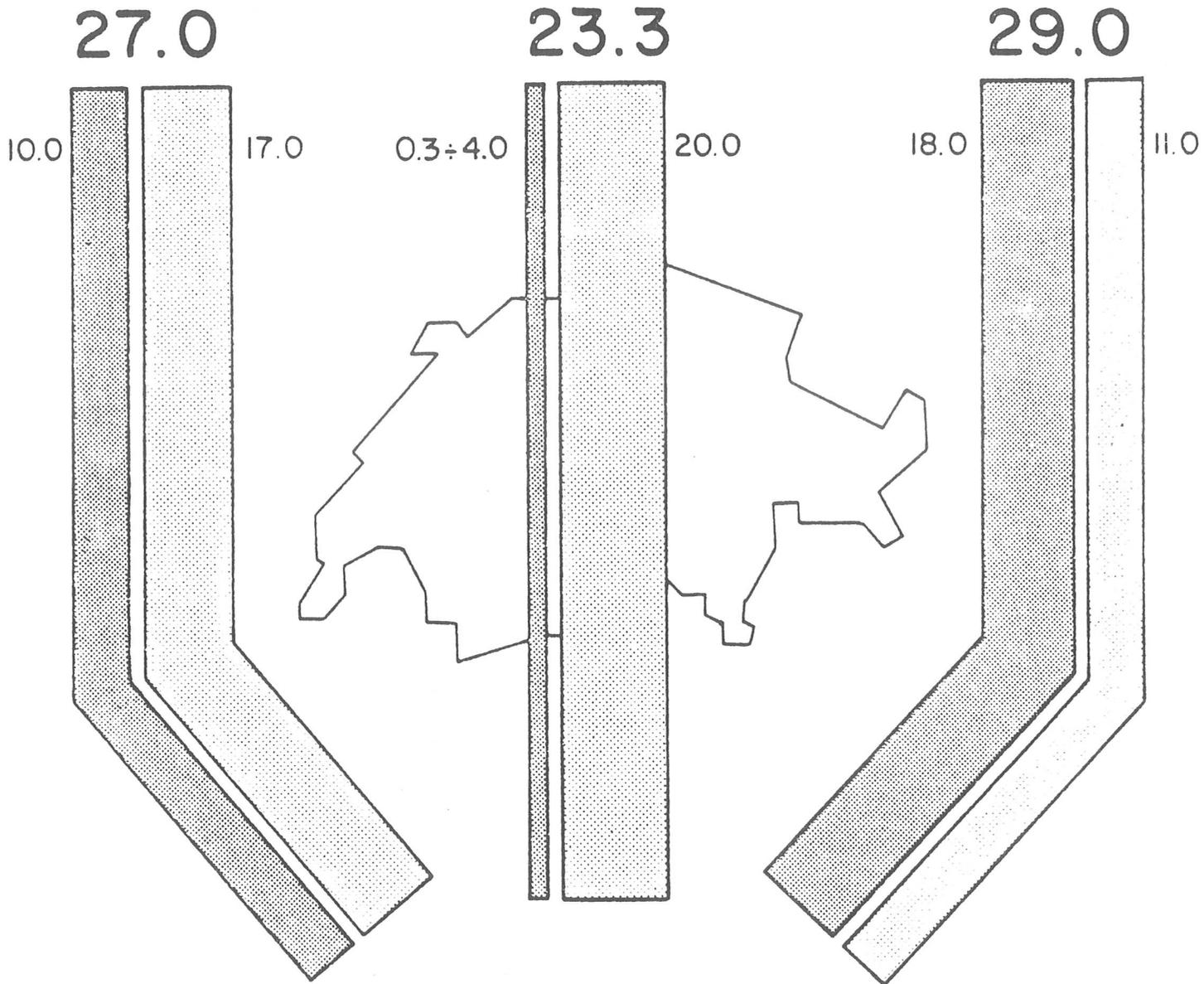
TRASPORTI STRADA-FERROVIA TRA L'ITALIA E IL NORD EUROPA

Z₁ = ANNO 2000, MIO. †

STRADA

FERROVIA

NORD EUROPA



ITALIA

A questi dati è importante aggiungere i termini del problema di breve e medio termine per gli itinerari della N. 2 e della N. 13;

a) fattori limitativi della potenzialità della N. 2

- dapprima va ribadito come l'apertura della galleria autostradale del San Gottardo, che ricordiamolo inoltre ha solo due corsie, non è che un passo verso l'ultimazione della N. 2 che avverrà per tappe successive. Sotto il profilo delle incidenze sui volumi di traffico la data più significativa sarà non tanto il 1980 quanto il 1982, quando la N. 2 sarà una realtà da Basilea a Rodi. Seguirà entro il 1986 la conclusione dei lavori in Leventina mentre per alcuni anni il problema resterà ancora aperto in Riviera (1988);
- il mantenimento delle restrizioni concernenti gli autoveicoli (28 t. contro 38 t. nei paesi limitrofi) e la limitazione d'orario;

b) fattori di attrattività della N. 2

- con l'apertura della galleria l'itinerario gottardiano sarà quello situato a minor altitudine;

ITINERARIO	a.s.m. del culmine	galleria sul "passo"
M. Bianco	1300 m/sm	sì
Gran S. Bernardo	1800	sì
S. Gottardo (N. 2)	1100	sì
S. Bernardino	1600	sì
Brennero	1350	no

- per numerosi interessi tra il Nord e il Sud le percorrenze chilometriche via San Gottardo si riducono rispetto al Monte Bianco e al Brennero di 250-300 km (in termini relativi un risparmio di ca. il 20% almeno), cfr. tabella;
- l'attrattività del San Gottardo diventa effettiva se si considera che già oggi il 30% circa dei veicoli transitanti via Monte Bianco e Brennero rispetterebbero le esigenze legali svizzere e che, inoltre
- il 35% del traffico totale delle merci viene trattato doganalmente in Lombardia. Circa 1/4 del traffico totale con l'Italia parte o arriva nelle due provincie italiane di Como e di Varese (compreso però il traffico di rispedizione facente capo a Chiasso e Luino).

PROVINCIA	ferrovia	strada (unità:mio. t.)	aereo	lago	totale
Como (*)	6.40	1.45	--	0.00	7.85
Varese (*)	1.15	1.55	0.10	0.01	2.81
TOTALE	7.55	3.00	0.10	0.01	10.66

Fonte: Dati elaborati dall'ing. F. Janner, Chiasso.

(*) Compreso Chiasso e Luino.

Confronto della lunghezza dei percorsi più importanti tra
l'Italia ed il Nordeuropa

	Via* M.Bianco	Via S.Gottardo	Via Brennero	<u>Gottardo</u> M.Bianco	<u>Gottardo</u> Brennero	
Francoforte	- Milano	968	703	991	0,73	0,71
	- Torino	899	823	1122	0,92	0,73
	- Genova	1028	847	1134	0,82	0,75
	- Venezia	--	959	954	--	1,01
	- Bologna	1186	913	976	0,77	0,94
Colonia	- Milano	1151	883	1181	0,77	0,75
	- Torino	1082	1003	1312	0,93	0,76
	- Genova	1211	1027	1324	0,85	0,78
	- Venezia	--	1139	1144	--	1,00
	- Bologna	1369	1093	1166	0,80	0,94
Amburgo	- Milano	1466	1201	1374	0,82	0,87
	- Torino	1397	1321	1505	0,95	0,88
	- Genova	1526	1345	1517	0,88	0,89
	- Venezia	--	1457	1337	--	1,09
	- Bologna	1684	1411	1359	0,84	1,04
Rotterdam	- Milano	1343	1078	1430	0,80	0,75
	- Torino	1274	1198	1561	0,94	0,77
	- Genova	1403	1222	1573	0,87	0,78
	- Venezia	--	1334	1393	--	0,96
	- Bologna	1561	1288	1415	0,83	0,91

NB : $\frac{\text{limite di peso CH (28t)}}{\text{limite di peso CEE (38t)}} = 0,74$

* itinerario via Basilea-Ginevra

Per concludere sulle previsioni appare realistica la tesi secondo la quale, malgrado la strategia attiva che vedremo in seguito, un certo transito stradale commerciale si svilupperebbe già prima del completamento della N. 2. Una stima attendibile è quella di 1 milione di tonnellate annua (contro le 0.3 attuali e le 9 milioni di tonnellate trasportati dalla ferrovia) per i due itinerari della N. 2 e del San Bernardino. In termine di veicoli, tenuto conto dei giorni di lavoro, dei veicoli vuoti e di un minor ruolo del San Bernardino e del traffico di importazione/esportazione svizzero, ciò significherebbe un carico per la Leventina di circa 800 autotreni contro i 190 registrati in media annuale ad Airolo fra le 7.00 e le 21.00 durante i 15 giorni del censimento del 1975 ed i 350 del mese di giugno del medesimo anno (1).

(1) A titolo di paragone il traffico pesante totale (compreso quello locale, media di giugno, mese di punta) era nel 1975 secondo dati della SSC, di 700 nella Riviera, 1'700 sul Monte Ceneri, di 520 al San Bernardino.
Subito dopo l'introduzione da parte austriaca (luglio 1978) di una tassa sul transito (ca. fr. 120.-) il traffico pesante aveva già raggiunto i seguenti livelli:

	svizzeri	stranieri	totale
<u>6.7.1978</u>			
S. Bernardino	351	424	775
S. Gottardo	377	145	522
<u>5.9.1978</u>			
S. Bernardino	333	432	765
S. Gottardo	249	80	329

Elementi della strategia della Confederazione concernente il traffico di transito commerciale stradale

Di fronte allo scenario prospettato la Svizzera sembra voler gestire la situazione tramite una strategia restrittiva, ma non ostruzionistica, del transito stradale delle merci. Possiamo distinguere tre tipi di interventi: quelli passivi, quelli attivi e quelli economico-fiscali.

a) Gli strumenti di tipo passivo

Sono quelli più tradizionali e che finora - combinati con l'inadeguatezza del sistema stradale - hanno dato buoni risultati;

- limitazione di peso per gli automezzi in transito (1);
- limitazione degli orari di circolazione (2).

(1) (Art. 67, Ordinanza sulle norme della circolazione stradale del 31.11.1962)

L'autorità può permettere al massimo i seguenti pesi totali mediante iscrizione nella licenza di condurre:

- a. 28 t per gli autotreni e gli autoarticolati;
- b. 28 t per gli autoveicoli con più di 3 assi di cui almeno 2 motori;
- c. 25 t per gli autoveicoli con 3 assi di cui almeno 2 motori;
- d. 19 t per gli autoveicoli con più di 2 assi di cui 1 solo motore;
- e. 16 t per gli autoveicoli a 2 assi;
- f. 12 t per i rimorchi normali con 2 o più assi;
- g. 10 t per i rimorchi normali con asse doppio;
- h. 18 t per i rimorchi normali a 1 asse;
- i. 3.5 t per i monoassi industriali con rimorchio;
- k. 0.3 t per le motoleggere a 3 ruote adibite al trasporto di merci.

(2) (Art. 91, Ordinanza sulle norme della circolazione stradale del 31.11.1962)

Queste misure di tipo passivo trovano un limite, se non accompagnate da misure di tipo attivo, nella capacità politica della Svizzera di difenderle rispetto agli altri Paesi europei, la cui regolamentazione è fondamentalmente diversa dalla nostra. Inoltre si ricorda la dichiarazione annessa al trattato di libero scambio fra la Svizzera e la CEE del 22 luglio 1972.

"Le parti contraenti considerano che è interesse comune che per i trasporti di merci (... in transito nella Svizzera o nella Comunità ...) i prezzi e le condizioni non comportino discriminazioni o distorsioni, fondate sul Paese di provenienza o di destinazione delle merci, che siano suscettibili di incidere negativamente sul buon funzionamento della libera circolazione di tali merci."

b) Le misure di tipo attivo

Esse tendono a potenziare la concorrenzialità del mezzo concorrente (la ferrovia). I pilastri essenziali di questa strategia (che sarà approfondita dal Dr. Camponovo), di media e lunga scadenza sono due:

- il rafforzamento della capacità ferroviaria tramite il raddoppio della linea del Lötschberg e la costruzione della stazione doganale di smistamento di Domodossola II,
- l'offerta di un efficiente servizio di trasporti combinati strada-ferrovia, vale a dire il trasporto dei veicoli stradali su speciali composizioni ferroviarie (trasporti Huckepack).

Divieto di circolazione la domenica e nei giorni festivi.
Divieto di circolazione la notte:

dal 1. aprile al 31 ottobre, dalle 22.00 alle 04.00,
dal 1. novembre al 31 marzo, dalle 21.00 alle 05.00.

Prima ancora della conclusione dei lavori della CGST è stato infatti con il messaggio del Consiglio federale del 4 febbraio 1976 che Berna definisce la sua strategia del traffico di transito.

"Nel traffico merci di transito, - si legge nel messaggio - la Svizzera non può più permettersi di favorire la concorrenza tra la ferrovia e la strada, realizzando cioè due infrastrutture parallele".

Di conseguenza ci si propone un concetto di integrazione tra il traffico stradale e quello ferroviario.

I 670 milioni di franchi per il potenziamento (in corso) della linea ferroviaria Berna-Lötschberg-Sempione dovrebbero liberare una capacità ferroviaria sull'altro itinerario del San Gottardo in grado di permettere su quest'ultima linea un trasporto combinato Huckepack con accresciute frequenze e possibilità di carico (automezzi alti fino a 3.80 m. contro i 3.5 attuali). L'investimento per l'adattamento dal profilo delle gallerie ferroviarie ammonta 50 milioni di fr. I lavori saranno in gran parte conclusi entro il 1981, mentre un successivo aumento della capacità (a 5 milioni di t.) richiederebbe un investimento di circa 250 milioni di fr. (45 per materiale rotabile, 100 per le locomotive, 100 per nuovi terminali).

Fra le difficoltà e i limiti che questa intelligente strategia incontra, citerei:

- le difficoltà d'attuazione dell'investimento parallelo sull'itinerario del Sempione, vale a dire della stazione di Domodossola II, senza la quale gli sforzi sarebbero vanificati;

- la dimostrazione della reale attrattività dell'alternativa offerta con il trasporto combinato. Accanto al problema della capacità (numero di treni), ancora limitata nei primi anni '80 (capacità potenziale teorica di 2 milioni di t.: il traffico effettivo è stato nel 1978 di 372'000 tonnellate nette), esiste quello dell'attrattività delle tariffe di trasporto.

Le tariffe saranno attrattive solo a determinate condizioni:

- mantenimento delle misure "passive"
- copertura effettiva dei costi stradali causati dal traffico pesante (oggi non è ancora il caso) o con misure di indennizzazione delle FFS
- cooperazione a livello internazionale (CEE).

c) Le misure economico-fiscali

Esse consistono principalmente nell'introduzione generalizzata della tassa sul traffico pesante, eventualmente nella riscossione di pedaggi particolari.

Sul tema dell'introduzione di una tassa sul traffico pesante il Consiglio federale, dopo la procedura di consultazione scaduta il 31 agosto scorso, dovrà rispondere entro fine anno alla mozione delle Camere federali, tendenti ad anticipare questa proposta della CGST (e a proporre la relativa modifica costituzionale).

Il traffico pesante non copre infatti, attualmente, le spese che causa e la sottotassazione raggiunge i 350 milioni di franchi (secondo il calcolo della copertura di totale).

Questa tassa dovrà quindi essere pagata anche dal traffico nazionale. Non si conoscono le modalità di prelievo, in particolare per il traffico di transito (secondo indiscre-

zionila tassa potrebbe essere di fr. 250.- per ogni viaggio, da proporsi all'entrata della frontiera).

Il limite principale, a breve scadenza, di queste misure è quello di richiedere una modifica costituzionale. Inserita nel pacchetto di misure proposte dalla CGST, essa non potrebbe essere introdotta che fra 2-3 anni. Per il momento il Consiglio federale non ritiene di far ricorso al diritto d'urgenza.

La situazione del Cantone Ticino

Il Cantone Ticino sembra sostanzialmente aderire ed anzi sostenere la strategia della Confederazione. Lo dimostrano le risposte del Consiglio di Stato in merito alla consultazione sulla vignetta stradale e la tassa sul traffico pesante (del 4 settembre scorso), la posizione dei dipartimenti interessati e lo speciale gruppo di lavoro "sull'inserimento del Ticino nella corrente dei traffici internazionali di transito". L'analisi a livello cantonale tuttavia mette in evidenza la necessità di differenziazioni e la nascita di nuovi problemi, di natura e portata non indifferente, non solo a livello regionale e cantonale, ma anche a livello nazionale.

Lo scenario del Ticino corridoio del transito stradale commerciale solleva - malgrado la strategia sopra elencata - almeno i 4 problemi principali seguenti:

- quello della situazione che si verrà a creare in quelle zone (Leventina, Riviera) dove la N. 2 non sarà ancora aperta al traffico;
- quello della localizzazione dei terminali di carico e scarico del traffico intermodale Huckepack;

- quello del sostegno all'inserimento economico di operatori ticinesi (spedizionieri ed autotrasportatori);
- quello della potenzialità viaria e doganale ai valichi di confine.

Per quel che concerne il primo problema, se da un lato il protrarsi dell'ultimazione di tutte le tratte della N. 2 può costituire un elemento della strategia di dissuasione del transito, dall'altro lato mette alcune zone in gravi, seppure temporanee difficoltà. Non solo l'apertura della galleria attirerà un nuovo traffico, come già visto nelle previsioni, ma anche quello esistente sulla N. 13 tenderà a spostarsi sull'asse gottardiano (l'attuale ripartizione del traffico pesante: 1/3 via Gottardo: 2/3 via San Bernardino, si invertirà quasi sicuramente).

Una valutazione - che è da considerarsi per il momento personale sebbene si basi sulle previsioni già citate e generalmente accettate dagli addetti ai lavori - indicherebbe per il 1982 un transito giornaliero medio in Leventina di ca. 750 veicoli pesanti con punte medie fino a 900-1000 veicoli contro i 350 del giugno 1975 (cfr. grafico 3: vedi pagina seguente). Una situazione che potrebbe essere paragonata al traffico pesante sulle strade della Riviera oggi (ca. 700-800 veicoli), con la differenza delle caratteristiche montane delle strade della Leventina.

Un problema, che se non è drammatico, è estremamente serio, tanto più che oltre all'incertezza delle previsioni occorrono aggiungere le considerazioni di carattere stagionale e contingente (le punte del traffico pesante coincidono in parte con quelle del traffico turistico).

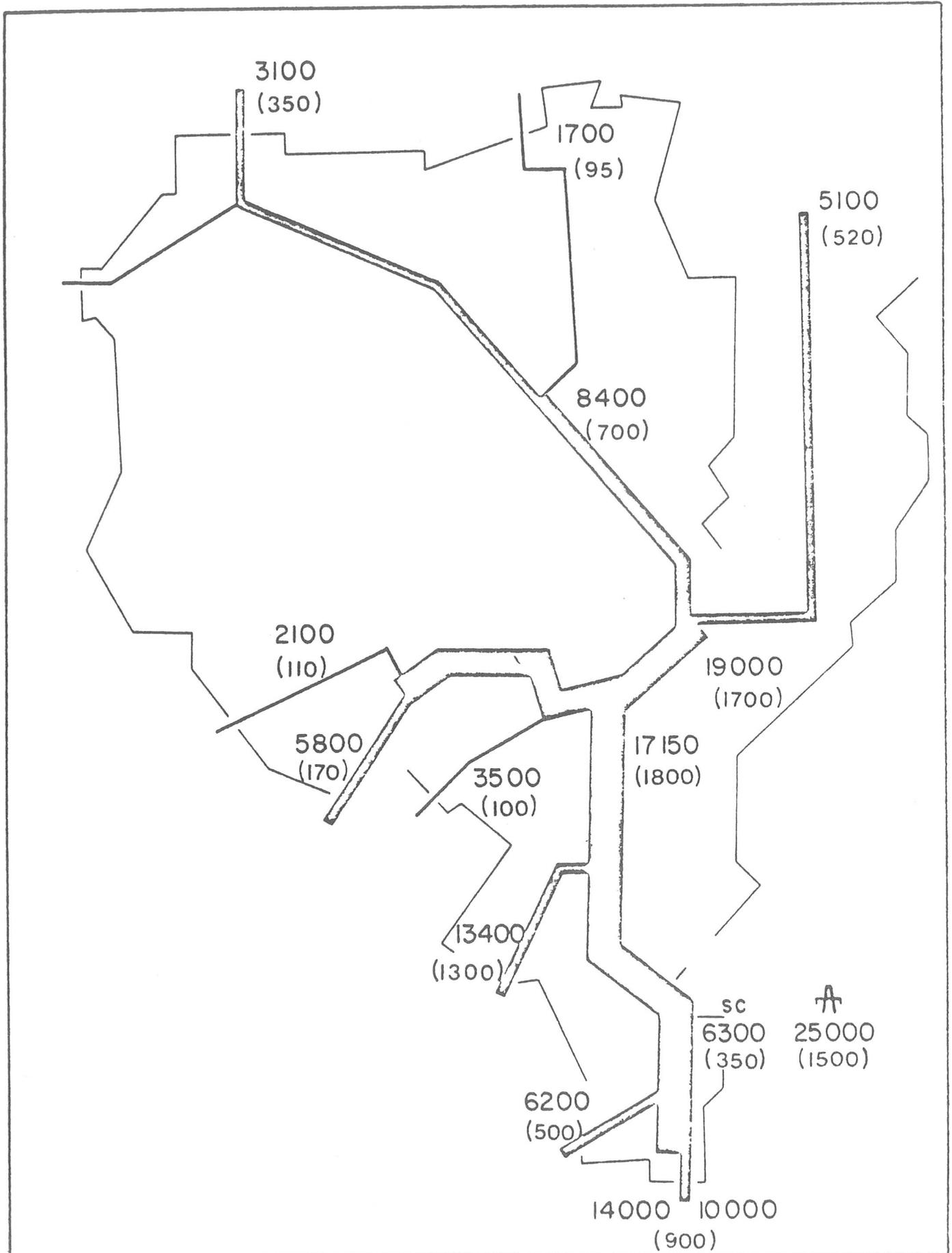
Se la soluzione di rinviare l'apertura della galleria sugge-

rita dai leventinesi sembra davvero estrema occorrerà probabilmente essere pronti con soluzioni d'emergenza, non facili perchè mancano le basi giuridiche-costituzionali d'intervento e bisognerebbe ricorrere a soluzioni d'urgenza. La soluzione relativamente più semplice è quella di intervenire mediante misure di polizia della circolazione (limitazione dei giorni e delle ore di transito; creazione di posteggi d'attesa; severi controlli dei pesi). Si tratta di una soluzione certamente onerosa e non priva di conseguenze indirette negative.

DIAGRAMMA DI CARICO DELLE STRADE TICINESI

anno 1975 es. 10 000 = media annua 24 ore

(900) = traffico pesante giornaliero giugno



A titoli di contributo alla discussione vedrei opportuno lo studio di una soluzione basata inoltre sui 2 elementi seguenti:

- introduzione, a titolo eccezionale e quale anticipazione della futura tassa sul traffico pesante, di un pedaggio economico sul transito camionistico, limitatamente a quei periodi in cui la situazione potrebbe essere insostenibile (giugno-settembre) (tassa su ogni viaggio, dell'ordine di 100-200 franchi);
- contemporaneo rafforzamento dell'offerta Huckepack Ticino-Svizzera interna (Cadenazzo-Altdorf o un itinerario più interessante) con l'introduzione di una tariffa politica per cui le FFS dovrebbero essere indennizzate per questo servizio. La spesa dovrebbe essere coperta per una parte dagli introiti del pedaggio economico e per il rimanente essere addossata al conto stradale, in quanto direttamente imputabili ai costi sociali provocati da un'apertura non sincronizzata della galleria e degli accessi.

Il secondo problema è in relazione al rafforzamento dell'offerta del transito combinato ferrovia-strada (Huckepack).

Questa strategia - vivamente auspicata anche a livello ticinese - comporta però anche conseguenze negative, consistenti nel traffico dal terminale esistente a Lugano-Bioggio fino al confine, e dal suo inserimento nella rete stradale e autostradale lombarda.

Dal punto di vista del traffico l'ideale sarebbe un transito puro di queste composizioni ferroviarie speciali, senza terminali nel Ticino. La cosa è solo parzialmente possibile fin

tanto che anche da parte italiana non si potrà mettere in cantiere un adeguato programma d'investimenti.

L'attuale capacità del terminale della relazione Lugano-Veduggio-Basilea sarà - senza nuovi potenziamenti - ben presto esaurita. Ora la localizzazione a Bioggio - frutto più che altro di particolari contingenze (parziale ridimensionamento della stazione regionale merci del luganese) - non è sicuramente razionale, in quanto riversa il traffico su una rete autostradale e cantonale già particolarmente carica.

I potenziamenti sono da prevedere il più a sud possibile. Escludendo Chiasso, per le scarse potenzialità viarie, la soluzione appare quella di un terminale e di nuove infrastrutture a Stabio-Gaggiolo, implicante in particolare un nuovo collegamento ferroviario Mendrisio-Stabio.

Il terzo problema è quello dell'inserimento economico degli operatori ticinesi nella corrente dei traffici di transito, inserimento che avviene, sulla base delle infrastrutture ferroviarie e doganali, in gran parte tramite gli spedizionieri attivi a Chiasso (2'300 persone) ed i servizi offerti dalle strutture bancarie e assicurative. A questo proposito la posizione di Chiasso - che 10 anni fa appariva ancora estremamente solida e, con Basilea, centrale nella gestione delle correnti del transito - appare oggi sostanzialmente indebolita. Chiasso, al servizio del trattamento commerciale e doganale di una buona parte del commercio estero italiano, tende a divenire un luogo di transito puro, questo a causa: dell'aumento quantitativo del traffico che permette un transito ferroviario diretto, senza smistamento o groupage; della politica italiana di decentramento delle operazioni doganali dai valichi alle dogane interne; inoltre a causa del problema monetario, ma soprattutto, a causa, dello sviluppo del

transito stradale, per il quale Chiasso si trova sprovvisto di adeguate infrastrutture di magazzino, di manipolazione e di trattamento doganale.

Lo speciale gruppo di lavoro misto, comprendente oltre ai rappresentanti cantonali (economia pubblica, costruzioni, ambiente) anche le FFS, la direzione generale delle dogane e gli spedizionieri, che dal 1976 ha affrontato il tema si è trovato di fronte al problema di un difficile equilibrio fra l'azione di promuovimento dell'inserimento locale e le limitazioni imposte dall'ambiente e dalle capacità viarie.

Nell'area di Chiasso è possibile completare le infrastrutture esistenti e una società è già sorta per la progettazione di un interporto-ridotto. Tuttavia, anche per le limitazioni viarie - il tratto Chiasso-Como costituisce un vero imbuto - appare necessario trovare un nuovo sbocco: esclusi i valichi di Luino (1) e di Ponte Tresa, il nuovo sbocco per il traffico di transito sembra dover essere quello del valico di Stabio-Gaggiolo, dove con il terminale del traffico Huckepack si potranno predisporre in futuro adeguate infrastrutture interportuali e doganali italo-svizzere. Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni ha già intrappreso i lavori di pianificazione di una nuova arteria, che dovrebbe essere riconosciuta dalla Confederazione quale collegamento d'importanza nazionale, fra Mendrisio e Genestrerio, e successivamente fra Genestrerio ed il confine.

Arriviamo così al quarto problema quello della situazione ai valichi e nelle regioni di confine, che rappresenta a nostro parere, il problema di fondo, per le grosse incidenze d'ordine territoriale, viario e economico-finanziario.

(1) Luino continuerà a prestarsi invece quale itinerario ferroviario sussidiario di Chiasso, suscettibile di sviluppo anche in funzione di infrastrutture interportuali progettate a Busto Arsizio.

Il quadro dell'onere di traffico gravante su queste regioni è dominato non tanto dal peso del traffico di transito stradale, internazionale e del commercio estero con il resto della Svizzera, quanto da altre correnti di traffico che vi si aggiungono:

- il traffico d'importazione/esportazione del nostro Cantone (2.2 milioni di tonnellate nel 1977 contro i 0.5 milioni del traffico valicante le Alpi, costituito in ragione dei 3/4 da carburanti ed inerti);
- il traffico facente capo al terminale Hukepack di Lugano-Vedeggio (0.2 milioni di t. nel 1978; 1.0 milioni nel 1982);
- il traffico stradale facente capo ai magazzini ferroviari di Chiasso (trasbordo strada-ferrovia e viceversa).

L'onere di traffico pesante alla frontiera è quindi un multiplo del traffico effettivamente valicante le Alpi (oggi quasi 5 volte di più, domani 3 volte di più).

L'ordine di grandezza del problema è illustrato dal grafico seguente.

Grafico 4 (vedi pagina seguente)

Appare sin d'ora impossibile che questo traffico possa essere affrontato con le infrastrutture e le modalità attuali.

La strategia potrebbe essere allora la seguente:

1. sfruttamento dei valichi di frontiera secondari per i bisogni locali (in particolare per gli inerti e gli idrocarburi);

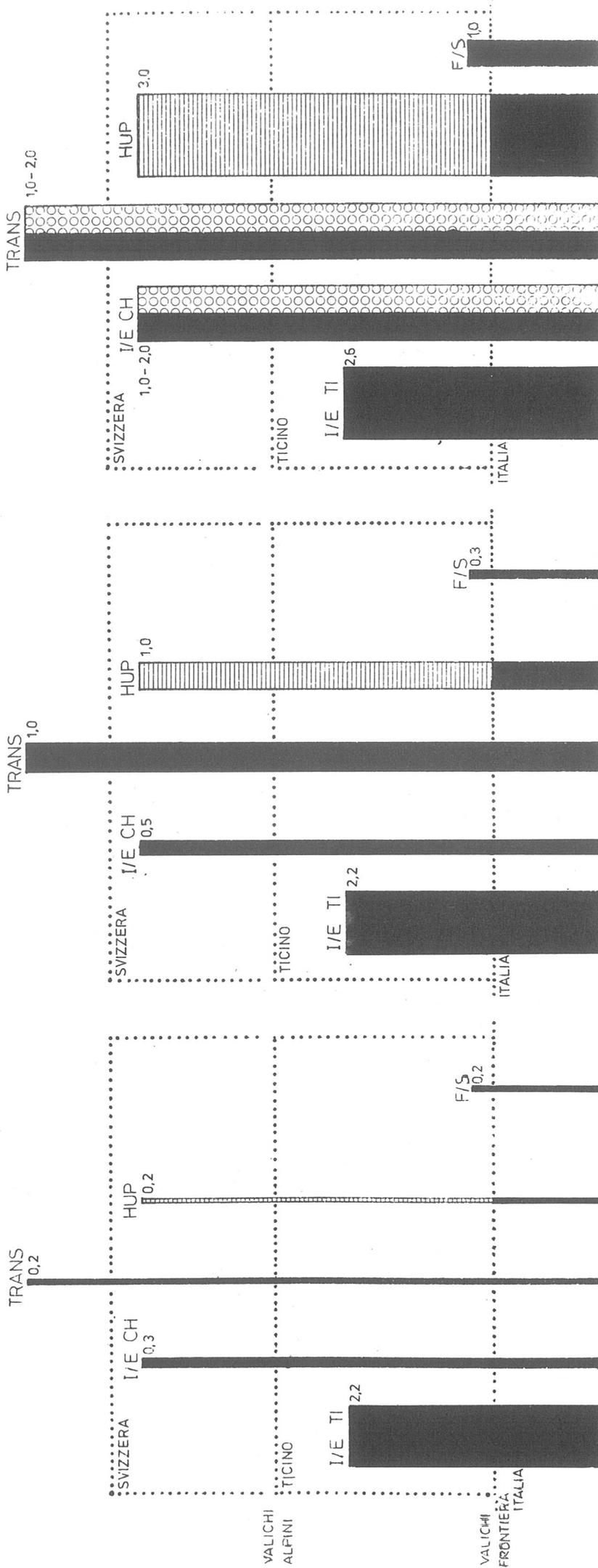
2. sfruttamento ottimale delle capacità residue del valido commerciale di Brogeda in modo da aumentarne la capacità degli attuali 1'200-1'500 veicoli a 2'000 veicoli giornalieri (realizzazione di aree d'attesa, ristrutturazione delle modalità di servizio doganale ed ampliamento dell'orario di apertura);

TRAFFICO STRADALE REGIONALE, NAZIONALE E DI TRANSITO
 ATTRAVERSO I VALICHI DI FRONTIERA E GLI ITINERARI ALPINI, IN MIC.TON/ANNO

1977

1982

T1 (ca. 2000)



La strategia svizzera di politica del transito può costituire un valido programma di arginature. Ma per ora queste sono parziali (misure passive) o in via di costruzione e si sa che anche qui i tempi sono lunghi.

La preoccupazione del Ticino sembra dover essere - accanto a quella di come attingere eventualmente alle nuove acque - quella di affrontare le piene (Leventina, Riviera) e quella di dover completare gli argini.

**** --- ****

3. approntamento a Stabio-Gaggiolo di una capacità di transito analoga a quella di Brogeda ciò che implica la realizzazione entro gli anni '80 della strada veloce Mendrisio-Genestrerio-Stabio e la predisposizione dei necessari allacciamenti da parte italiana, la realizzazione di nuove infrastrutture commerciali e doganali.

E' questo un quadro - non del tutto nuovo in quanto attorno a parecchi elementi si lavora già da qualche anno - che rappresenta però una sintesi che dovrebbe permettere di valutare le dimensioni del problema.

Ora queste possono ancora sorprendere, malgrado appunto i termini non siano del tutto nuovi. Accanto al problema, grosso ma temporaneo, del transito in Leventina e in Riviera in attesa dell'apertura degli accessi autostradali, si scopre infatti che il problema più serio si trova ai valichi di confine. Esso implica investimenti dell'ordine di un centinaio di milioni in 10 anni e problemi regionali e cantonali la cui portata è però nazionale. Per questo anche l'autorità federale, o le amministrazioni federali dovrebbero partecipare alla soluzione degli stessi.

Riassumendo le conclusioni, limitatamente all'aspetto dell'economia dei traffici, possono essere queste:

E' illusorio e sbagliato dedurre dai lavori della CGST che a breve e a media scadenza non vi sarà un problema del traffico pesante stradale di transito.

"L'effetto dell'apertura della galleria non dovrebbe essere quello di una rottura di una diga, ma piuttosto quello della parziale messa fuori esercizio della diga", per cui il traffico si cercherà nuove vie naturali.

DIR. FAUSTO PETRINI

- rappresentante degli autotrasportatori svizzeri
(ASAG)

Per prima cosa vorrei analizzare la situazione attuale per quanto concerne il trasporto autostradale, in particolare il collegamento sud-nord-sud.

Per oltrepassare le Alpi, attraverso il Cantone Ticino, con automezzi pesanti, esistono 3 principali alternative:

- a) la strada e galleria del S. Bernardino
- b) il valico del S. Gottardo
- c) il trasporto con ferrovia tramite il sistema HUCKEPACK da Bioggio a Basilea e da Cadenazzo ad Altdorf.

Nel 1978 l'incidenza del volume del traffico è stata:

- del 60% per il valico del San Bernardino
- e del 40% per il valico del San Gottardo, compreso il trasbordo per ferrovia.

Sia il valico del S. Bernardino che del S. Gottardo, sono legati al rispetto di orari fissi di transito previsti per i veicoli pesanti. Inoltre il S. Bernardino non può essere transitato da camion con rimorchio.

A parte queste imposizioni, vi è ancora la barriera delle 28 tonnellate massime ammesse in Svizzera, che limita la capacità di trasporto e provoca così costi più elevati. Anche la proibizione della circolazione notturna è un intralcio notevole.

Tutto questo è documentato dal fatto che il trasporto in transito per strada raggiunge al massimo il 2.4% delle tonnellate totali ed il 2.2% delle tonnellate per kilometro.

E' quindi ovvio che la maggior parte delle merci viaggia per ferrovia, e non è assolutamente vero quando si asserisce che

il camion è colpevole dei cattivi risultati delle ferrovie, che causa l'intasamento delle strade e così via.

Per quanto concerne i trasporti sud-nord-sud, con paesi superiori, esiste il binomio strada-ferrovia, con il sistema Huckepack (nel Ticino Hupac), attualmente in servizio da Lugano-Bioggio a Basilea e da Cadenazzo ad Altdorf.

Questo sistema via Gottardo è comunque irrilevante nei confronti del traffico via Francia e via Austria.

In effetti nel 1976, tradotto in tonnellate, avevamo:

0.38 milioni di to. via Svizzera	0.12 Basilea-Lugano
	0.26 Chiasso-Basilea transito
5.7 milioni di to. via Francia	
10.2 milioni di to. via Austria	

Anche con l'apertura della galleria del Gottardo, queste proporzioni ben difficilmente subiranno un aumento.

Se le ferrovie perdono una parte importante del traffico di transito sud-nord-sud, la colpa non è certamente da ricercare nel traffico su strada, ma nel fatto che la Svizzera viene aggirata sia per trasbordo ferroviario che per strada, da camion esteri che transitano dalla Francia e dall'Austria, nazioni nelle quali le concezioni di peso sono molto più attraenti.

Per i trasportatori svizzeri che esercitano la loro attività nel settore dei trasporti internazionali sull'asse sud-nord-sud, esiste inoltre il problema della concorrenza estera dovuta in particolare a questioni valutarie e di privilegio che permettono il calcolo di prezzi migliori.

Se vogliamo elencare le diversità esistenti con le nazioni vicine, dobbiamo sottolineare che:

- le 28 tonnellate massime aumentano sensibilmente i costi di trasposto;
- la larghezza massima di m. 2.30, è una limitazione esistente solamente in Svizzera;
- potenze di 10 CV per tonnellata: prescrizione unica in Svizzera ed anche in contraddizione con tutti gli sforzi impiegati in vista di economizzare energia;
- la proibizione di circolare la notte;
- la proibizione di circolare la domenica;
- prezzo del Diesel che risulta il più alto del mondo;
- tasse molto elevate;
- prescrizioni in materia di rumore, di gas scappamento, di sistema di frenata, non corrispondenti alle norme internazionali.

Come vedete, la situazione attuale con le sue svariate restrizioni, limita in modo considerevole e determinante le possibilità delle nostre ditte di trasporto.

Ed ora un accenno a quelle che sono le nuove concezioni globali di trasporto in Svizzera, con particolare riferimento al pagamento di una tassa sul traffico pesante.

Al 30 settembre 1978, erano immatricolati in Svizzera:

106'061	camioncini e furgoni per consegne
46'685	camion e trattori per semi-rimorchi
10'719	minibus e torpedoni

In totale 163'465 veicoli utilitari.

La capacità totale di trasporto di questi veicoli si aggira sulle 445'600 tonnellate.

Nel 1978 la Confederazione ha registrato una entrata pari a fr. 302'796'152.- sul carburante Diesel, unicamente per diritti doganali di base e soprattassa doganale. A parte i di-

ritti doganali sui veicoli e i pezzi di ricambio e naturalmente le tasse cantonali sui veicoli a motore.

Come praticamente in tutti i Paesi, anche in Svizzera è impossibile pensare ad un sistema di trasporto senza i veicoli utilitari.

Nei confronti del 51'000 km di ferrovia, troviamo 61'000 km di strada ed inoltre 15'000 località svizzere possono essere raggiunte e rifornite unicamente via strada.

Il trasporto costituisce un mezzo di collegamento indispensabile per tutti i rami dell'attività economica.

Sia l'Armata, la Posta, i Servizi anti-incendio, la Protezione civile ecc., dipendono dai veicoli utilitari.

Circa 150'000 persone al minimo, sono inoltre occupate direttamente nel mondo del trasporto su strada, non tenendo conto degli addetti alla manutenzione dei veicoli, alle carrozzerie, ai centri di riparazione, ecc.

Il trasporto su strada è oggi purtroppo fortemente svantaggiato per rapporto alle ferrovie.

Per esempio: la nostra libertà di commercio e d'industria garantita dalla Costituzione federale, è da anni considerevolmente limitata nel trasporto dei carburanti, del cemento, del sale (posizioni, queste, di privilegio delle FFS).

Le ferrovie, oltre alla copertura del deficit, ricevono dal potere pubblico, anche una indennità per le loro prestazioni in favore dell'economia generale, ammontante, p.e. nel 1978, a 250 milioni di franchi.

La strada, o meglio, il traffico stradale, non riceve alcuna indennità nè per le sue mansioni nella distribuzione e nel ritiro delle merci, nè per la manutenzione necessaria per mantenere in efficienza quei veicoli che possono anche essere requisiti dall'esercito.

Le autorità austriache, nell'introduzione di una tassa di utilizzazione delle strade, avevano come obiettivo quello di obbligare il trasporto delle merci a passare alla Ferrovia, procurando così alle casse federali un introito supplementare.

Costatiamo però, che dopo un anno, il trasporto su strada è aumentato del 4.9% mentre quello per ferrovia è diminuito dello 0.3% con una evidente disparità del risultato nei confronti del preventivo.

E' certo che anche in Svizzera l'introduzione di una eventuale tassa sul traffico pesante non risanerebbe le Ferrovie federali, e non arriverebbe ad influenzare il traffico internazionale nord-sud.

Si intende giustificare il prelievo di una tassa sul traffico pesante in quanto il "conteggio stradale" non è sufficientemente coperto.

Sappiamo che l'America e la Germania, pur disponendo di grandi mezzi, non sono arrivati a pubblicare un conteggio sui costi delle infrastrutture.

Il conteggio per la Svizzera, parte da un indebitamento per le strade nazionali, cantonale e comunali, di 24.7 miliardi di franchi. Questo debito porta interessi ed ammortamenti. Esso ammonta attualmente al massimo a 6.5 miliardi.

E' quindi assolutamente necessario e urgente che sia effettuata una revisione dei conteggi in quanto è solo dopo una correzione delle diverse componenti che si potrà avere la base per discutere un eventuale calcolo di tassa sul traffico pesante.

La nostra associazione, alla domanda di principio, se siamo propensi all'introduzione di una tassa sul traffico pesante, risponde che una eventuale riscossione dipende dal nuovo esame del conteggio stradale.

E' necessario tener conto delle prestazioni della strada nell'interesse di una economia generale. La riduzione di una eventuale insufficienza di copertura tramite il traffico stradale con veicoli utilitari deve intervenire unicamente in parallelo con le diminuzioni dei sussidi accordati al trasporto di merce per ferrovia, al fine di evitare altre discriminazioni.

Per quanto concerne l'introduzione di un contrassegno, siamo categoricamente contrari, in quanto riteniamo che non può essere giustificata nè come tassa destinata in particolare nel quadro dei bisogni delle strade nazionali, nè come tassa fiscale.

Cosa può portare l'apertura della nuova galleria stradale del S. Gottardo e cosa si può suggerire.

Innanzitutto difficilmente un enorme aumento del traffico, in particolare quello internazionale, in quanto come già accennato in precedenza le diverse limitazioni di orari e di portata bloccano l'interesse che potrebbe essere dato da una nuova via diretta.

E' vero che la differenza chilometrica dall'Italia ai Paesi del nord è rilevante, ma ciò non è sufficiente per attirare i trasportatori che attualmente usufruiscono di altri collegamenti.

Potrà essere possibile uno spostamento del traffico attuale del S. Bernardino al Gottardo, ma ciò non aumenta il potenziale di transito nel Ticino.

Molti profeti del traffico prevedono addirittura che il traffico dei veicoli vuoti aumenti a valanga, ma anche questa affermazione non ha fondamento, in quanto oggi la concorrenza nel traffico internazionale su strada è talmente dura che nessuno si può permettere il ritorno in una direzione con il veicolo vuoto.

L'aumento del traffico può essere unicamente dato dall'abolizione delle prescrizioni di divieto ed in particolare con l'aumento della portata massima, la quale, a nostro avviso, dovrebbe essere adeguata ai limiti minimi delle nazioni confinanti, ed inoltre con il permesso della circolazione notturna che attualmente è concessa con permesso speciale unicamente con merce deperibile.

Queste agevolazioni permetterebbero una diminuzione delle tariffe in quanto i costi fissi, non subendo aumenti, verrebbero a poter essere ripartiti su un quantitativo di merce superiore, riducendo così il costo unitario.

Prendiamo l'esempio di un trasportatore svizzero e di un trasportatore italiano che devono andare dall'Italia alla Germania. Al trasportatore svizzero, che deve necessariamente toccare il territorio elvetico per transitare, il costo di un camion, non calcolando l'autista, è di ca. fr. 1.30 al km. Inoltre è obbligato ad effettuare il trasbordo da Lugano a Basilea con la ferrovia i cui costi ufficiali sono di fr. 1.54 al km.

Al trasportatore italiano invece, che passa dal Brennero con il medesimo carico il costo al km. si aggira sui fr. 1.15 al km tutto compreso.

Non dobbiamo inoltre dimenticare che passando dal Brennero, la circolazione notturna è ammessa e che la dogana è aperta 24 ore su 24, mentre da noi si lavora e si transita a orari fissi.

Quindi la differenza in meno dei 300 km. circa non è compensata dalla perdita di tempo e dalla limitazione della portata su strada.

Unica possibilità di transito attraverso il nostro territorio senza dover ricorrere al trasbordo è data dai trasporti

di merci ingombranti e leggere per le quali il peso lordo può essere contenuto nelle 28 tonnellate.

Questi veicoli però non creano ovviamente un aumento consistente del traffico.

Per quanto concerne il trasbordo per ferrovia lo stesso, per essere attrattivo, deve poter garantire, un servizio regolare e non deve superare il costo di fr. 1.-/1.10 per km.

La nostra associazione ritiene che dopo l'apertura della galleria stradale del S. Gottardo, escludendo il Canton Ticino e Uri, si possa per gli altri utenti nazionali e soprattutto internazionali esaminare l'eventualità di pedaggio.

Mi auguro che con l'apertura della galleria stradale del Gottardo anche le autorità politiche abbiano meglio a considerare quelle che sono le necessità del traffico dei veicoli pesanti ed in particolare dimostrare comprensione per l'insostituibile settore del trasporto tenendo conto almeno in parte delle facilitazioni vigenti nei paesi confinanti e non dimenticando che ai trasportatori svizzeri deve essere data la possibilità di essere competitivi.

**** --- ****

MODERATORE

Ringraziamo il dir. Petrini per la sua relazione che è indubbiamente su alcuni punti molto significativa. Essa presenta addirittura una contestazione radicale di certe soluzioni. Invece di mantenere delle misure passive di restrizione di tonnellaggio e di orari di circolazione, abbiamo sentito per esempio la tesi: occorrerebbe fare una politica inversa, aumentare il tonnellaggio, lasciar circolare anche di notte, limitare questi ostacoli proprio perchè con questo si diminuirebbe il numero dei veicoli in circolazione e tante altre considerazioni che penso non è il caso adesso di commentare, ma che sicuramente susciteranno la discussione dopo i tre interventi. Dagli autotrasportatori quindi, passiamo immediatamente alla controparte, al rappresentante delle FFS, dott. Luciano Camponovo.

**** --- ****

DOTT. LUCIANO CAMPONOVO

- sostituto del direttore del Servizio commerciale merci
FFS, Berna

Signor presidente, signore e signori,

in Europa possono distinguersi due zone, caratterizzate ambedue da un forte sviluppo industriale e da una elevata densità di popolazione: al sud l'Italia e al nord i Paesi occidentali. Le due aree economiche si completano in molteplici attività e danno origine ad un elevato volume di traffici, che sono di grande interesse per la Svizzera, paese di transito. La Comunità economica europea promuove lo scambio di merci fra le due zone. Agli scambi di materie prime, prodotti industriale e derrate alimentari, si aggiunge un intenso traffico turistico. I trasporti fra il nord e il sud del nostro continente devono necessariamente superare le Alpi. Da questo profilo, la loro parte più interessante si trova in Svizzera. La politica dei trasporti ha caratterizzato il nostro Stato sin dalla sua fondazione, e ha contribuito non poco al suo espandersi. Si aggiunga la geografia. La geografia favorisce il nostro Paese.

Nel corso degli ultimi decenni le condizioni ambientali e, con esse, quelle di mercato dei trasporti, sono state soggette a mutamenti sostanziali. Nel 1950, si contavano in Svizzera 150'000 vetture private. Oggi, il loro numero è salito a oltre 2 milioni o quasi quattordici volte in più. Le FFS conseguivano, a quel tempo, una parte di mercato uguale al 50% dei viaggiatori-chilometro; nel 1978, detta quota è scesa al disotto del 14%. Per le tonnellate-chilometro del traffico merci totale, la parte di mercato era, nel 1950, del 70%, del 47%, invece, nel 1978. Per il transito di merci, la perdita è peggiore. Le sue quote sono scese dal 45% nel 1965 al 21% nel 1977, a scapito, ovviamente, di tutta la nostra economia. Infatti, il transito ferroviario

rio ha fruttato al nostro paese, per es. nel 1971, un introito lordo di circa 400 milioni di fr., ai quali vanno aggiunti 100-120 milioni provenienti dall'attività delle case di spedizione e di altre ditte ausiliari operanti nello spazio cosiddetto di sostegno. In tutto, dunque, oltre mezzo miliardo, somma che, nel frattempo, purtroppo, si è quasi dimezzata. Ben più positivi e, quindi, in netto contrasto con l'evoluzione dei traffici svizzeri, i risultati raggiunti dalla linee ferroviarie d'aggiramento di Modane (SNCF) e del Brennero/Tarvisio (OEBB). Vistoso, infine, l'incremento dei traffici stradali dirottati principalmente verso l'autostrada del Brennero e la galleria stradale del Monte Bianco. Va considerato che il commercio estero fra l'Italia e i paesi nord-europei ha comportato, nel 1977, un quantitativo di 42 milioni di tonnellate. Di questi scambi terrestri (non considero i traffici marittimi), 18 milioni utilizzarono la strada. Le linee ferroviarie francese e austriache se ne assicurarono 15.5 milioni. Quelle di transito Svizzere del San Gottardo e del Sempione ottennero, invece, non più di 8.5 milioni di tonnellate. La quota di mercato della strada attraverso i valichi esteri è, pertanto, salita dal 13% nel 1965 al 43% nel 1977. Nel 1978, i traffici stradali sono nuovamente aumentati; il loro quantitativo è stato di 20 milioni. Per contro, il tonnellaggio in transito per la Svizzera su strada rimane, per ora, limitato: 400'000 tonnellate nel 1978, di cui 155'000 per il Gran San Bernardo.

Un altro sostanziale mutamento concerne il potenziale di trasporto stradale in circolazione, che si è più che triplicato nel periodo di espansione economica 1960-1974. Inoltre, prima del 1960 vigeva, per il traffico pesante, un peso massimo lordo di 20 tonnellate, in seguito aumentato a 28 tonnellate.

Codesto potenziale di trasporto, sovraccaricato e sovroccupato negli anni euforici - si aggiungano gli autotreni stranieri in costante aumento - sta oggi sul mercato e contende le ordinazioni di trasporto in un periodo in cui la crescita del commercio internazionale è frenata. Ma a spostare fundamentalmente i rapporti di concorrenza in sfavore della ferrovia sono stati gli sproporzionati investimenti finanziari operati alla voce "traffico": dal 1960 a tutt'oggi, nella nostra infrastruttura stradale furono investiti circa 30 miliardi di franchi, di cui oltre 13 miliardi a sostegno delle strade nazionali.

Molto minore è, invece, la somma d'investimento per la strada ferrata; in tutto, 5.5 miliardi. La costruzione, finora, di oltre 1'000 km di strade nazionali, in grande parte autostrade a più corsie, favorisce notevolmente il traffico degli autoveicoli pesanti e ne accresce la competitività. Dobbiamo, quindi, riesaminare la posizione dell'impresa pubblica di trasporto in un mercato sostanzialmente diverso e definire una politica del traffico meglio adattata alle nuove condizioni d'ambiente e concorrenziali. Si tratta, insomma, di valutare in modo realistico le possibilità, per le FFS, di inserirsi in futuro nel mercato dei trasporti. In questo ordine di idee ha operato la Commissione federale per la concezione globale del traffico. Nel suo rapporto finale, per il quale è in corso la procedura di consultazione, il traffico merci e la situazione di concorrenza sono riassunti in tre delle quaranta tesi, dal profilo della politica dei trasporti.

Secondo la CGT, per conseguire condizioni di concorrenza sane e disciplinate, sarà necessario realizzare le premesse seguenti: applicazione di una soprattassa per il traffico pesante a copertura totale dei costi viari compu-

tabili (conto stradale), diminuzione successiva della copertura del disavanzo per il traffico merci delle imprese pubbliche di trasporto, armonizzazione delle condizioni di lavoro e sociali legali; infine, misure efficaci di controllo da estendere al settore dei pesi massimi ammessi.

L'asse centrale attraverso la Svizzera costituisce la via autostradale più breve di (250-300 km) e sicura - anche d'inverno - per una buona parte dei traffici tra vaste aree della Germania e del Benelux e l'Italia. Salta agli occhi la sua grande importanza per il futuro traffico di transito, Il trasporto stradale beneficerà di notevoli risparmi di tempo e di economie d'energia, per cui una parte consistente di transito stradale inoltrato finora sulle vie d'aggiramento, utilizzerà la strada attraverso il nostro paese. La posizione di mercato delle FFS si guasterà ulteriormente e, per conseguenza, aumenteranno i nostri sacrifici finanziari per pareggiare il maggior costo di trasporto risultante dall'inoltro ferroviario attraverso la Svizzera.

Le FFS dispongono oggi di capacità di trasporto inutilizzate, i cui costi devono essere coperti da un volume di traffico inferiore a quello degli anni precedenti la recessione. Pensare, oggigiorno, di conseguire una migliore, più soddisfacente copertura degli alti aumentati costi tramite adattamenti di prezzo oltre la misura ammessa dalla situazione di mercato, significherebbe sacrificare ulteriori quote di traffico. L'apertura della galleria stradale del San Gottardo, che avanza a grandi passi, non è certo fatta per promuovere azioni del genere. Allo stato attuale, vanno sicuramente aumentati i quantitativi in maniera tale da conseguire ricavi che fruttino possibilmente elevate quote di copertura dei costi fissi. Sono, pertanto, da recuperare e accrescere le parti di mercato concernenti i traffici che si possono

svolgere in modo razionale su tutto il percorso o, almeno, su gran parte di esso, per ferrovia. Bisognerà considerare, per forza di cose, rispettivamente la messa a punto e il rafforzamento di nuovi sistemi e di nuove tecniche di trasporto.

In questo ordine di idee si pone il problema dell'integrazione tra strada e rotaia nel concetto della politica sui traffici di transito. Il nostro paese non si può permettere che strada e rotaia si facciano concorrenza illimitata nel settore dei trasporti internazionali di merci, con conseguente sviluppo di due infrastrutture parallele. Un sistema di trasporto ottimale si ottiene solo mediante una ripartizione dei compiti che sfrutti le caratteristiche particolari dei diversi vettori. La ferrovia è indiscutibilmente il mezzo più adatto per i trasporti a lunga distanza. Ecco sorgere la necessità, per le ferrovie, di equipaggiarsi in misura maggiore di quanto egregiamente fatto finora per il trasporto intermodale (huckepack e grandi contenitori), in modo da poter assicurare, su vasta scala, il transito rapido e razionale di autotreni, semiarticolati e cassoni intercambiabili. Il corridoio ferroviario, aperto a questo tipo di trasporti, possederà pertanto, con l'anno prossimo, un profilo di m. 3.70 sui lati (attualmente m. 3.50) che tiene conto delle più grandi dimensioni ammesse nei Paesi della CEE per gli autoveicoli pesanti. Va da sé che, attraverso questo corridoio e tra due zone di frontiera, è ammesso il trasporto ferroviario di autoveicoli pesanti che superano le nostre norme legali in materia di peso massimo. Sorgono, per rapporto a un sistema potenziato di inoltre ferroviario huckepack, diversi e nuovi problemi tecnici, tariffali, doganali e d'esercizio che sono stati attentamente analizzati

per primo in questi ultimi mesi dagli organi ferroviari e dovranno essere definiti, possibilmente ancora quest'anno, nell'ambito di una politica direttrice ad alto livello federale. Il trasporto intermodale deve poter sostenere la concorrenza di trasporto diretto su strada sia dal punto di vista delle prestazioni che dell'economicità. Un'offerta concorrenziale - alta qualità della prestazione e competitività del prezzo - del trasporto huckepack deve essere operante, in vista di quantitativi sensibilmente aumentati, già al momento dell'apertura della galleria stradale del San Gottardo, in modo da evitare indesiderabili modifiche strutturali del traffico merci e nell'interesse stesso dell'ambiente e del traffico turistico. Il transito dei veicoli pesanti da una frontiera all'altra dovrebbe svolgersi, pertanto, e per quanto possibile, solo sotto forma di servizio combinato ferrovia-strada, vale a dire per huckepack e grandi contenitori.

Il nostro Cantone e le sue regioni di confine hanno tutto da guadagnare se si realizzeranno gli obiettivi testè menzionati. Nel 1978, oltre un milione di tonnellate lorde, pari a 45'000 automezzi pesanti, sono stati inoltrati in prevalenza per e dall'Italia con huckepack. I traffici internazionali per grandi contenitori hanno conseguito, l'anno scorso, 1.29 milioni di tonnellate, pari a 65'300 cassoni carichi. L'azione di ricupero è dunque in svolgimento; essa richiede l'impiego di grandi mezzi tecnici e finanziari ed anche la disponibilità di operatori privati pronti ad assumersi i relativi rischi. Ma anche l'ente pubblico, tra cui, per prime, le ferrovie federali, non hanno lesinato sugli investimenti in questo moderno settore di traffico, ed ancora superiori in qualità e quantità risulteranno gli importi che le FFS gli attribuiranno per conseguire gli obiettivi della futura concezione del traffico combinato ferrovia-strada. Risolti, come è ferma intenzione di tutti gli interessati, i gravosi problemi di ordine tecnico, d'esercizio e di capacità dei

terminali, avremo a disposizione le percorrenze necessarie per svolgere, fra pochi anni, un traffico huckepack di 5 - 5.5 milioni di tonnellate nette, che comporta l'inoltro totale di oltre 700 veicoli stradali giornalieri nelle due direzioni di traffico.

Anche la creazione, nella nostra regione di frontiera, di un efficiente impianto di trasbordo ferrovia-strada si inserisce egregiamente nel complesso delle misure atte a potenziare l'asse ferroviario del San Gottardo e assicura alla clientela internazionale una qualità di servizio e termini di resa conformi agli impellenti bisogni di un'economia i cui costi di produzione non sopportano nuovi aumenti e la produzione stessa ritardi di consegna.

L'apertura della galleria stradale del San Gottardo e di ulteriori tratte autostradali sposterà i rapporti di concorrenza con la ferrovia e danneggerà le FFS per rapporto a un loro settore di traffico centrale; infatti, nel 1978 abbiamo trasportato il 25 - 30% dei quantitativi totali di merci a carro sulla tratta del San Gottardo (oltre 10 milioni di tonnellate) e conseguito, grazie ad essi, quasi il 40% di tutti i loro ricavi. Peggiora, certamente, la posizione di concorrenza della ferrovia, che si troverà menomata nei suoi interessi vitali. Indipendentemente dal mantenimento degli attuali limiti di peso di 28 tonnellate nel nostro paese, dopo l'apertura della galleria stradale del San Gottardo assisteremo a un aumento rilevante del traffico pesante su questa arteria. Dapprima, si può fissare ad un minimo di 2 milioni di tonnellate nette annue la quota che verrà dirottata sul San Gottardo dalle altre grandi arterie stradali internazionali. Sulle 20 milioni di tonnellate trasportate su strada per e dall'Italia nel 1978, il 15 - 20% consta di merci di peso specificatamente leggero e voluminose, che non utilizzano il

tonnellaggio massimo di 38 e più tonnellate ammesso negli stati confinanti. Per queste merci, l'istradamento via Svizzera permetterà di conseguire, in un domani, un risparmio sui costi di trasporto del 20 - 25%. Per quanto concerne il passaggio di trasporti ferroviari alla strada, secondo nostri primi calcoli stimiamo che la perdita si aggirerà sulle 1.5 milioni di tonnellate. Pertanto, l'asse stradale del San Gottardo attirerà, in poco tempo, da 3 a 4 milioni di tonnellate annue, pari a 600 - 700 veicoli pesanti al giorno, prima ancora che venga compiuta l'autostrada Basilea-Chiasso. L'asse stradale del Brennero già oggi deve smaltire giornalmente oltre 2'000 veicoli pesanti. Il problema del traffico pesante sull'asse del San Gottardo va quindi vagliato nelle sue reali proporzioni, anche per le conseguenze negative che ne potrebbero derivare ad una vasta area della nostra economia. Per le FFS, valutiamo di dover sopportare una perdita immediata di circa 60 milioni di franchi annui, compresa quella degli attuali trasporti di automobili tra Airolo e Göschenen. Bisogna ora pur chiederci, in questa sede, se il Ticino, il suo turismo e gli operatori di maggior rilievo nell'area dei trasporti sono interessati a una evoluzione che fa della strada la principale arteria di collegamento fra il nord ed il sud europeo, su cui svolgere, in avvenire, senza alcuna possibilità di intervento dei nostri operatori e nel modo più diretto e scorrevole possibile, le importanti correnti internazionali di traffico merci. A me sembra, invece, che il trasporto ferroviario tradizionale e le soluzioni alternative da opporsi al puro traffico stradale - offerte per es. dai trasporti combinati ferrovia-strada e dall'inserimento di attività di trasbordo nella zona di frontiera con l'Italia - consentano di salva-

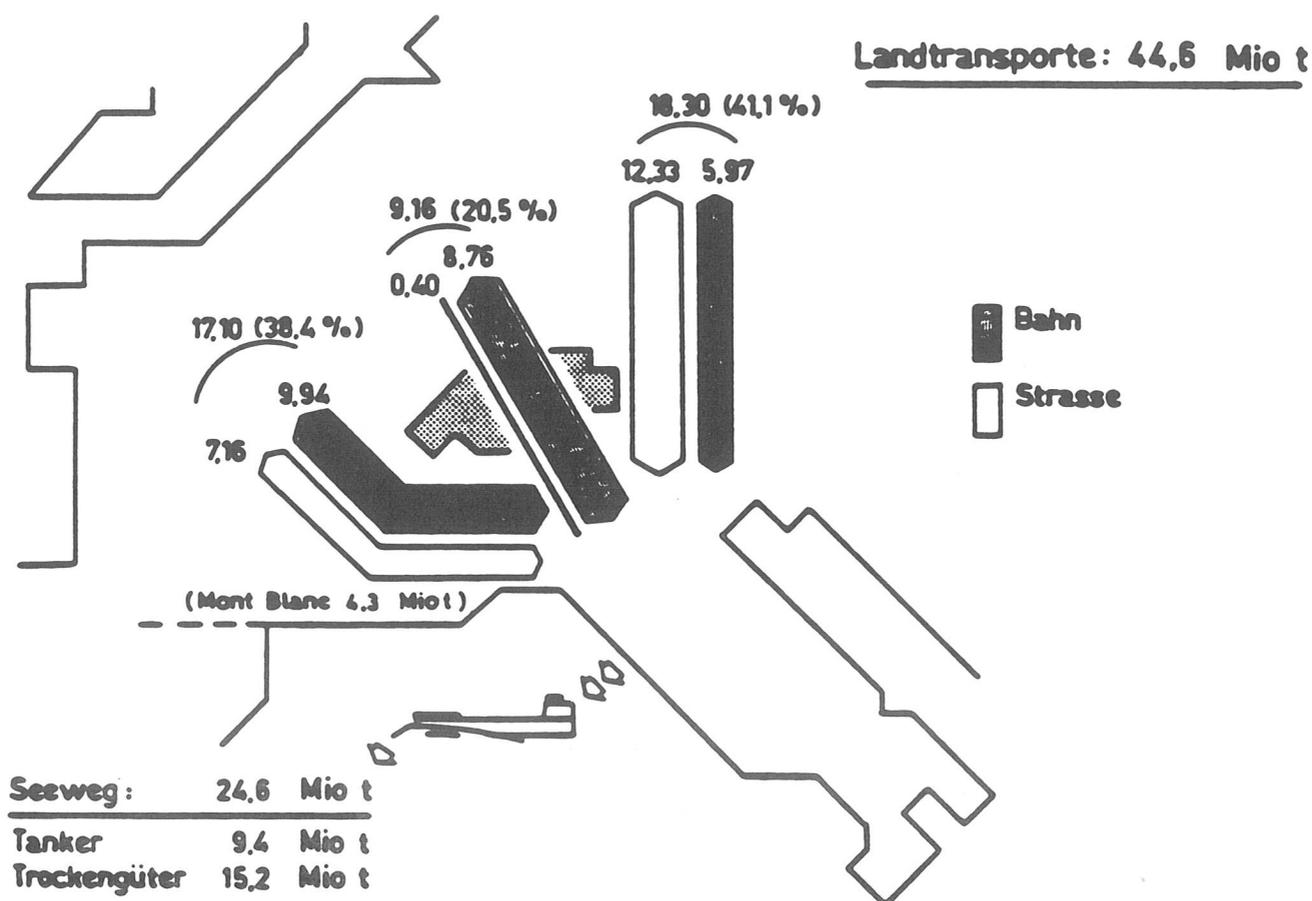
guardare più efficacemente i legittimi interessi della nostra economia.

Il Ticino, ed in particolare le sue zone di frontiera, devono unire le loro iniziative a quelle promosse dalle autorità federali, cantonali e dalle FFS, affinché si realizzino gli obiettivi proposti nel campo della collaborazione tra ferrovia e strada, dai quali scaturiranno nuove fonti di lavoro e di meritato benessere per le nostre genti.

Vi ringrazio della vostra attenzione.

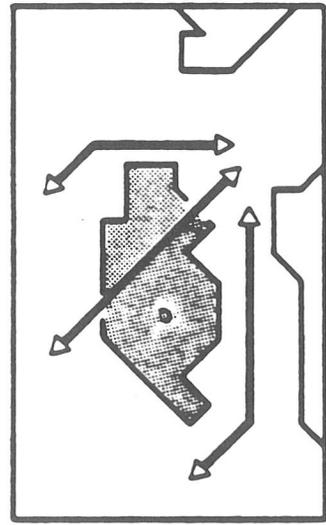
**** --- ****

GÜTERTRANSPORTE ZWISCHEN ITALIEN UND NORDEUROPA NACH HAUPTRICHTUNGEN UND VERKEHRSTRÄGERN 1978 (in Mio t)

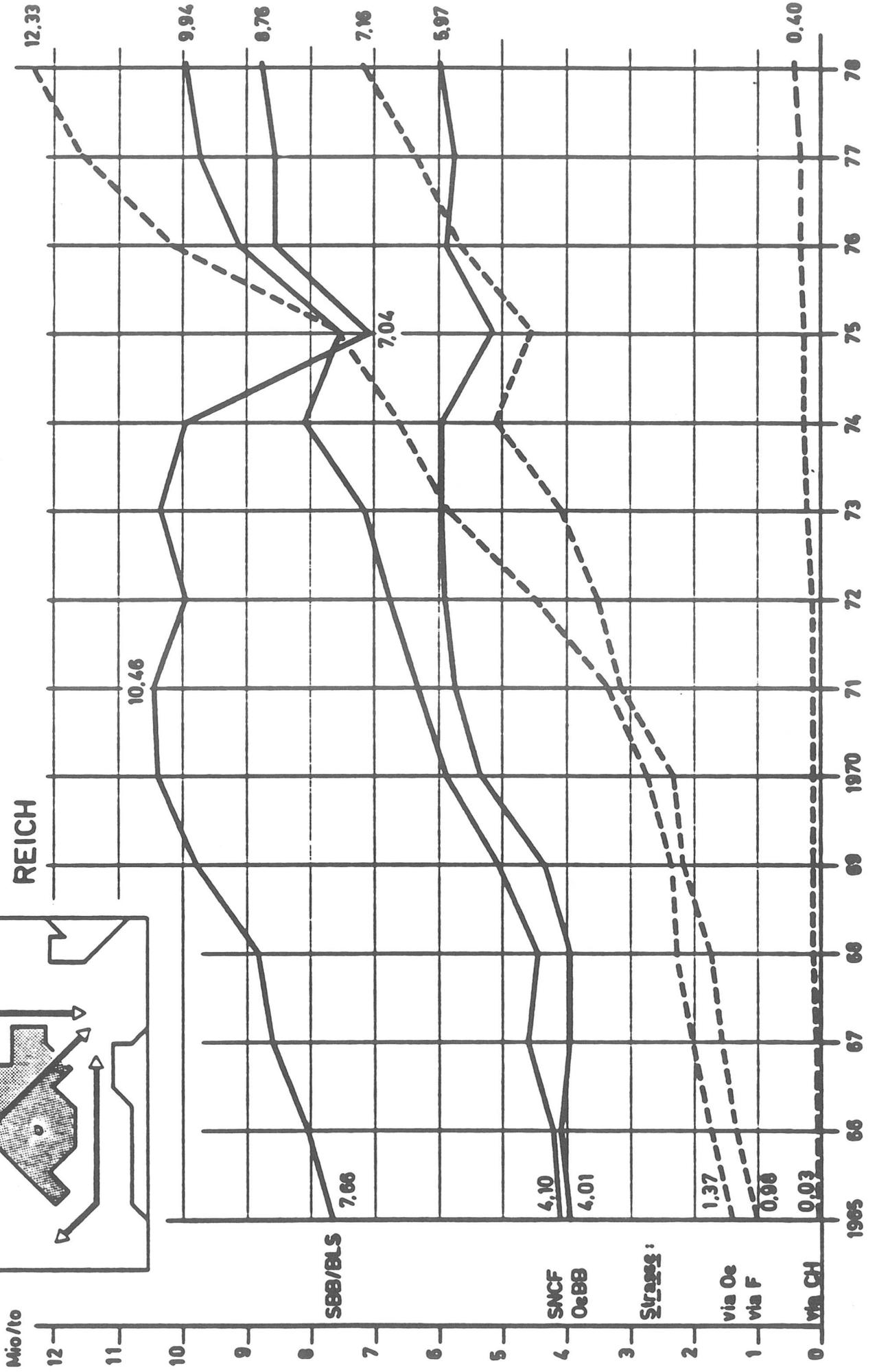


VERGLEICH NACH VERKEHRSTRÄGERN UND ROUTEN 1974 - 1978										
	1974		1975		1976		1977		1978	
	Mio t	%								
Seeweg	28,2	44,1	22,2	41,0	22,0	35,6	21,1	33,2	24,6	35,5
- Tanker S-N	13,1	20,5	6,4	11,8	5,4	8,8	6,9	10,9	9,4	13,6
Landweg	35,8	55,9	32,0	59,0	39,8	64,4	42,4	66,8	44,6	64,5
- Bahnen	23,9	37,3	19,7	36,3	23,5	38,0	24,1	37,9	24,7	35,7
SBB/BLS	9,9	15,5	7,0	12,9	8,5	13,7	8,6	13,5	8,8	12,7
OeBB/SNCF	14,0	21,8	12,7	23,4	15,0	24,3	15,5	24,4	15,9	23,0
- Strasse	11,9	18,6	12,3	22,7	16,3	26,3	18,3	28,9	19,9	28,8
TOTAL	64,0	100	54,2	100	61,8	100	63,5	100	69,2	100

Nordeuropa : Frankreich, Grossbritannien, Irland, Benelux, Deutschland,
DDR, Skandinavien, Polen, Tschechoslowakei, Ungarn

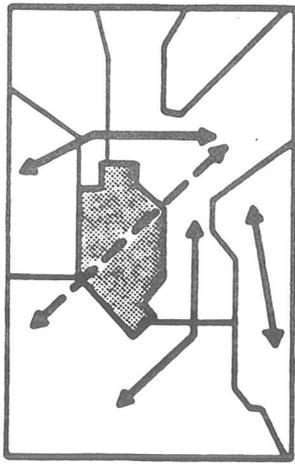
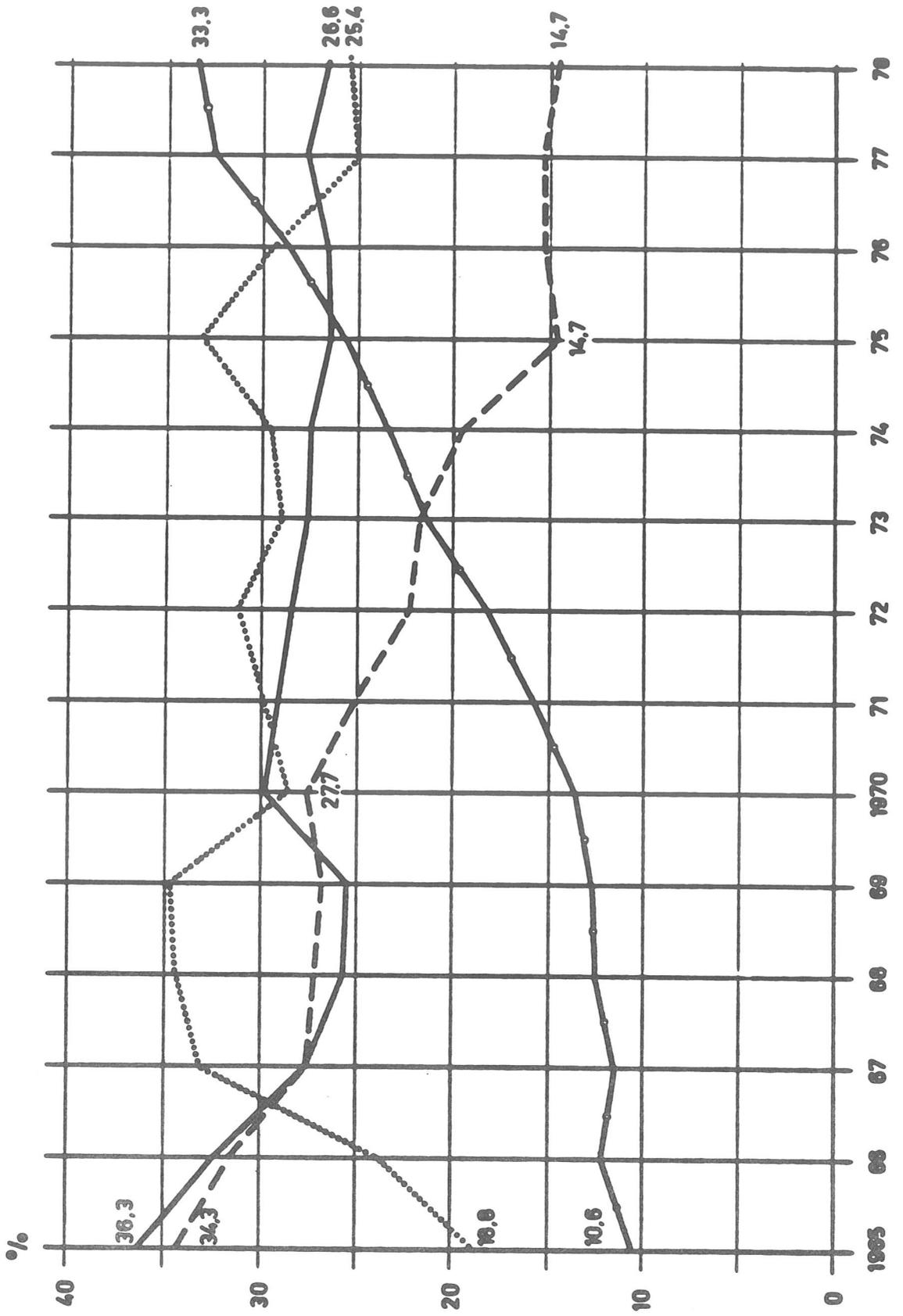


SCHIENEN- UND STRASSENTRANSPORTE NORD-SÜD /
SÜD-NORD VIA FRANKREICH, SCHWEIZ UND OESTER-
REICH



GÜTERTRANSPORTE ITALIEN - NORDEUROPA auf Schiene, Strasse und Wasser

Veränderung der Marktanteile seit 1965



LEGENDE

SBB / BLS

OeBB / SNCF

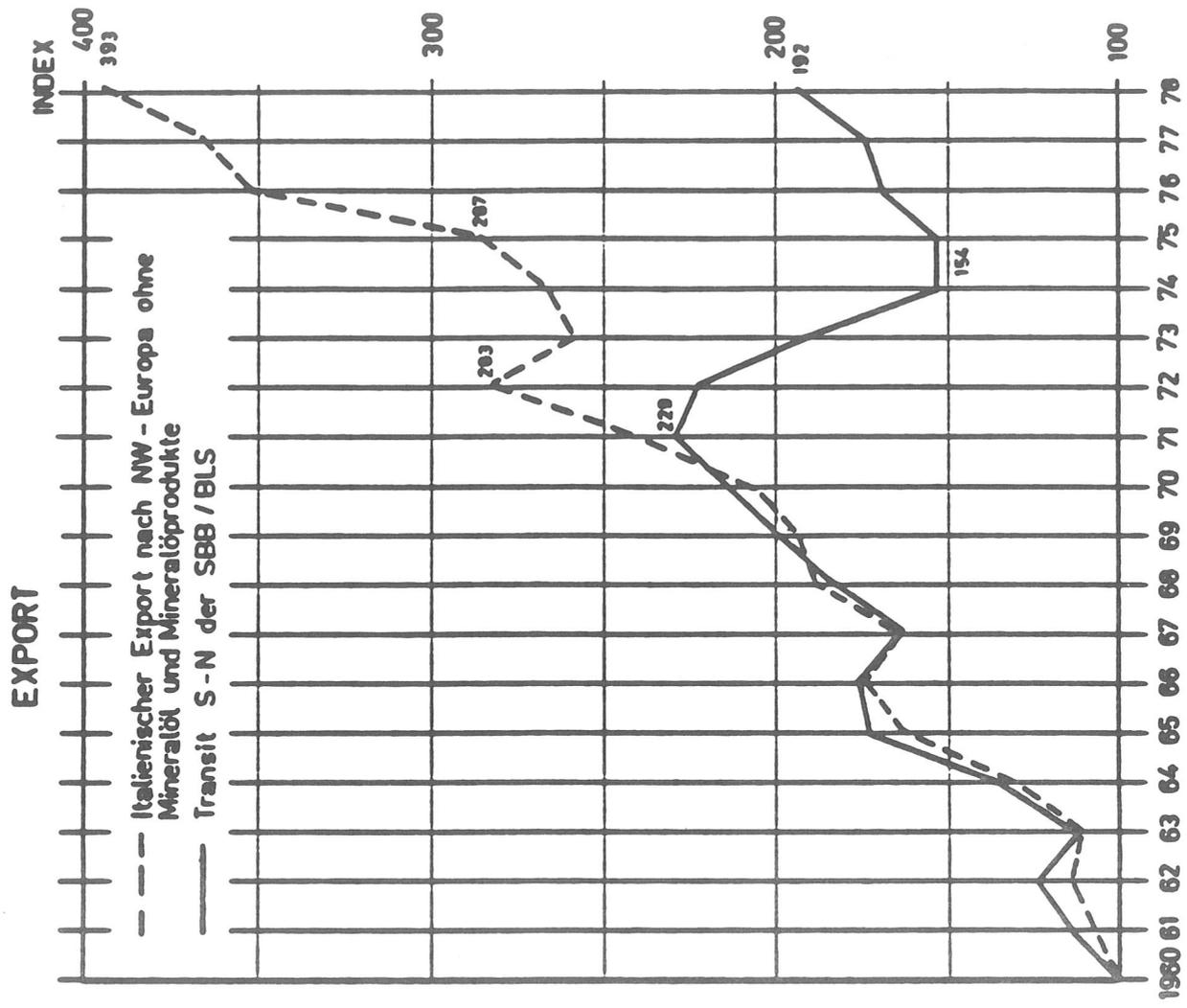
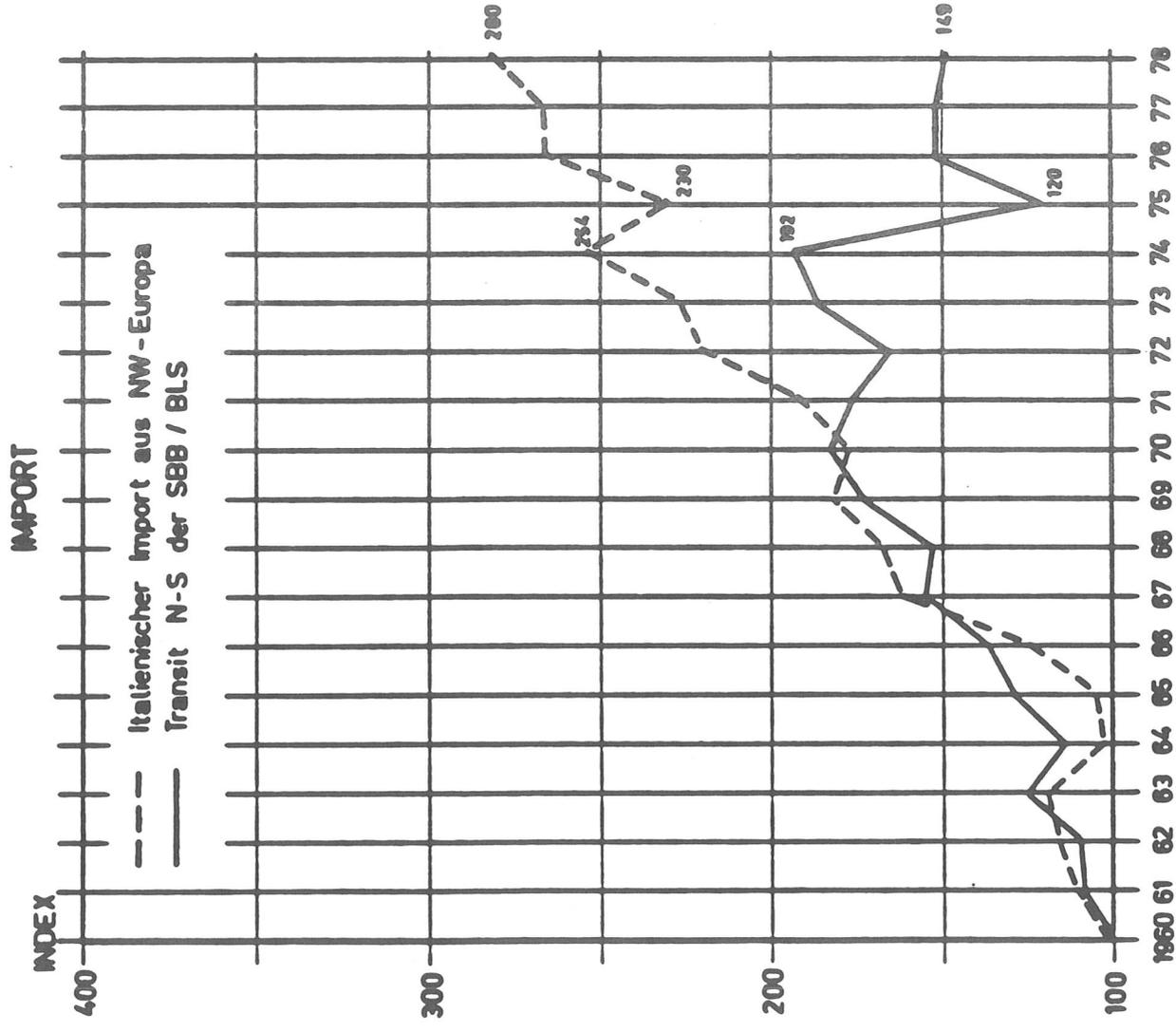
Strasse

Wasser ohne Tanker

Quelle: Blatt C 21

1006/SBB 11/09.79

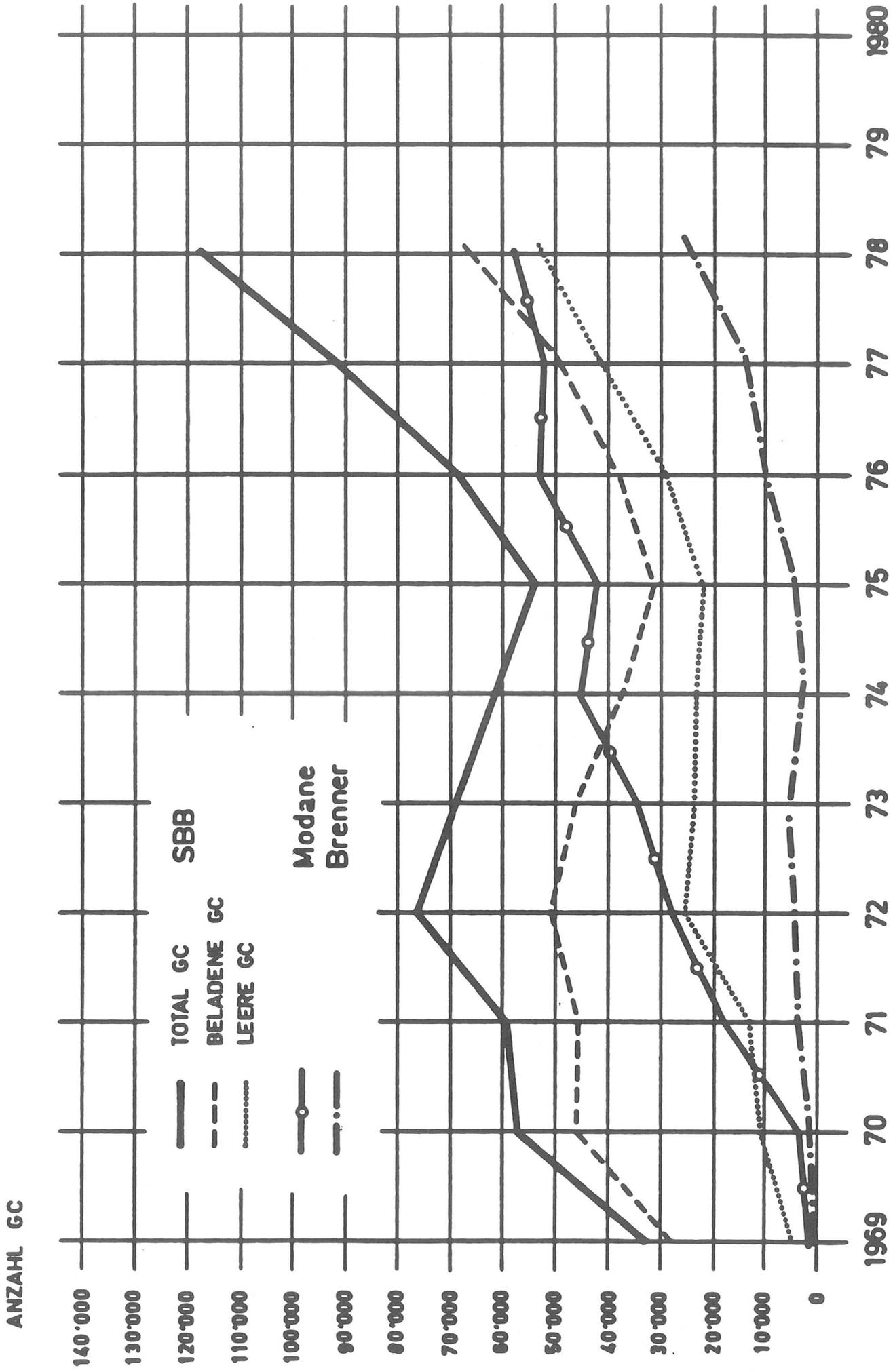
Mengenmäßige Entwicklung des italienischen Aussenhandels mit NW - Europa Transitanteile der SBB / BLS 1960 - 1977



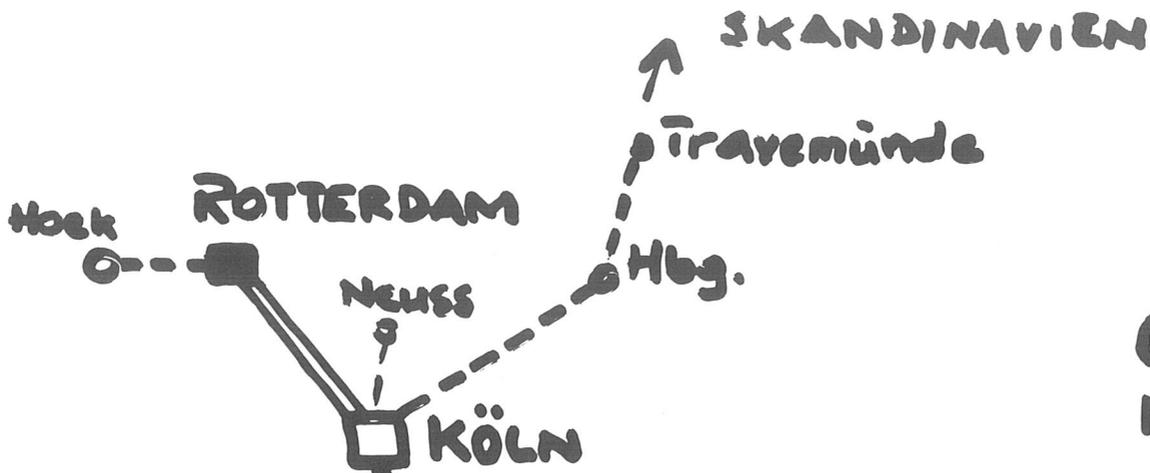
Quelle: Statistica mensile, VTS/OZD

KDG/SBB 11/09.79

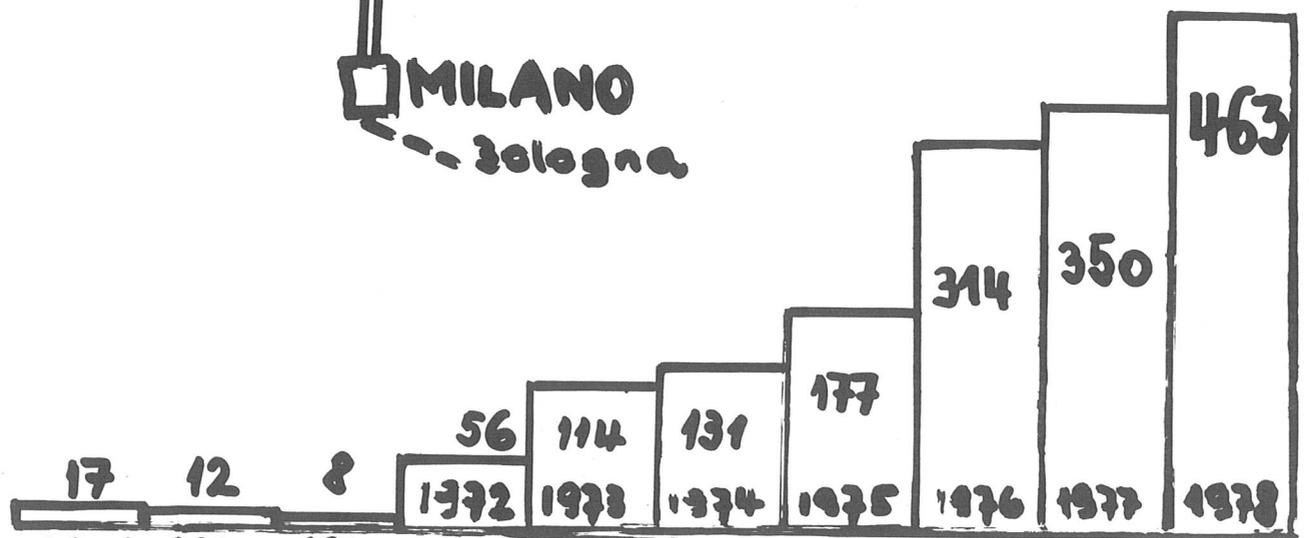
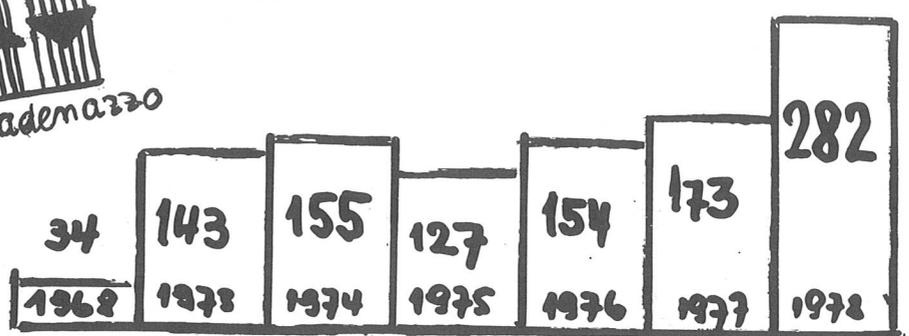
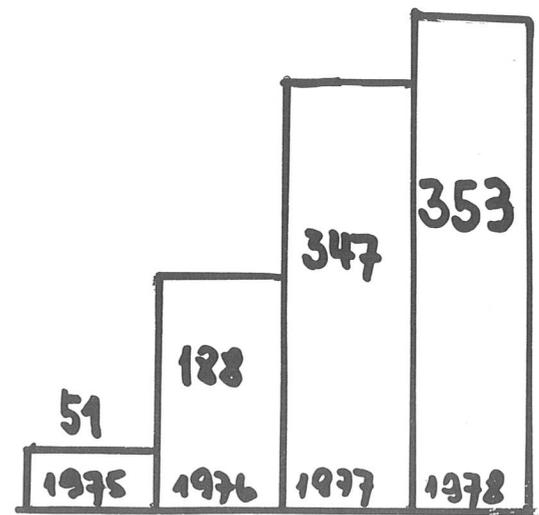
Entwicklung des gesamten Grosscontainerverkehrs (SW + IC) ab 1969



Quelle: IC + SW - Stat.



**GEWICHT
IN 1000 To.**



BRD | HOLLAND - MILANO,

MODERATORE

Ringraziamo vivamente il dott. Camponovo della direzione generale delle FFS di Berna. Abbiamo quindi sentito le due parti in causa; le relazioni in parte sono complementari, in parte però nettamente si oppongono.

Per il dott. Camponovo la soluzione implica investimenti importanti dell'ordine di 250 milioni per un potenziamento del trasporto combinato strada-ferrovia "HUPAC". Questa alternativa può essere per il dott. Camponovo, accanto ad altri accorgimenti, una valida soluzione al problema del transito stradale pesante.

Abbiamo sentito invece il dir. Petrini, forse con un ragionamento che si riferisce a un periodo di tempo più breve, in pratica contestare l'attrattività dell'alternativa HUPAC.

Dai diretti interessati al traffico pesante passiamo agli interessati indiretti - ma non è questa una ragione per diminuire l'importanza del parere delle associazioni automobilistiche - e sentiamo il prof. Augusto Bolla, presidente del Touring Club svizzero.

**** --- ****

AVV. PROF. AUGUSTO BOLLA

presidente Touring Club svizzero

Gentili signore, egregi signori:

Il nostro dibattito s'impenna sul quesito a sapere se l'apertura della galleria stradale del S. Gottardo convoglierà sull'asse stradale nord-sud Chiasso-Basilea e viceversa il traffico di transito dei convogli pesanti, se ciò sia auspicabile, e se no quali misure si possono intravedere e consigliare per evitare questo sviluppo.

L'apertura della galleria del S. Gottardo, è inutile dirlo, rappresenterà indubbiamente un evento di importanza secolare non soltanto per il nostro Cantone, ma per tutta l'Europa, come tale di non minore portata dell'apertura della galleria ferroviaria. La via del Gottardo ha ognora rappresentato la classica via delle genti siccome la via più diretta tra le zone industrializzate del nord Europa (bacino della Saar, bacino della Ruhr, Olanda, Belgio) e le zone industrializzate del nord Italia (Milano, Torino, Pianura padana, ecc.). Lo si voglia o no, il Gottardo si trova sulla dorsale diretta nord-sud e se, soprattutto nel traffico pesante, esso è stato sovente aggirato (Brennero, Monte Bianco e S. Bernardo), ciò lo fu unicamente per il fatto che le situazioni stradali erano altrove esistenti, mentre non lo erano da noi.

Ciò mi induce a dire che senza dubbio la nuova galleria stradale del S. Gottardo integrata, come ha detto il dott. Campovino, da quella del Selisberg, attirerà e convoglierà una gran parte del traffico pesante autostradale.

Su questo punto io mi permetto di dissentire da quelle che sono le conclusioni ottimistiche, eccessivamente ottimistiche, della commissione che si è occupata della concessione globale del traffico, la quale ha ritenuto che ci sarebbe stato un aumento di traffico pesante di trascurabile importanza.

Già l'apertura della galleria del S. Bernardino ci ha dato un'idea di quanto potrebbe accadere al Gottardo se non si prenderanno delle adeguate misure. Lo sia detto subito e senza reticenze: le associazioni automobilistiche temono questo sviluppo.

Qualcuno potrà chiedersi se con ciò non ci poniamo in contraddizione con noi stessi, meglio, con gli scopi perseguiti dalle associazioni automobilistiche, ossia la difesa del traffico privato.

Ma chi ciò si dovesse chiedere dimenticherebbe che i tempi delle battaglie a difesa della circolazione automobilistica nei confronti soprattutto della circolazione ferroviaria sono superati, già per il fatto che l'automobile ha superato tutte le prove, per cui la necessità del traffico individuale non va più dimostrata. Anzi, vorrei dire che proprio questo sviluppo del traffico automobilistico individuale ha creato i presupposti per i divergenti interessi tra il traffico leggero ed il traffico pesante. Va anche tenuto conto, a tale riguardo, di una certa modifica di concezione della nostra popolazione, resa sempre più sensibile ai problemi ecologici, ai problemi di protezione della natura, ai problemi di immissioni, ecc. Sicchè oggi da parte delle associazioni automobilistiche, in particolare da quella che io presiedo, non si combatte più l'opportunità, per non dire la necessità di una coordinazione del traffico fra strada e ferrovia, fermo restando che questa coordinazione dovrà trovare una sistemazione legislativa, e fermo restando che sulla libera scelta del mezzo di trasporto per le persone nessuna restrizione possa entrare in linea di conto.

La coordinazione deve quindi avvenire soprattutto, per non dire esclusivamente, per il traffico pesante, che nella mi-

sura del possibile deve essere convogliato sulla ferrovia laddove naturalmente la ferrovia è in grado di raggiungere la località cui la merce è destinata. Ora noi sappiamo che una legge che dovesse realizzare questa coordinazione, una legge che abbiamo postulato già da lungo tempo, richiederà, prima di poter entrare in vigore, uno studio elaborativo che potrà durare qualche anno ancora, anche perchè presuppone anzitutto una modifica costituzionale, mentre la galleria del Gottardo sarà ufficialmente inaugurata al traffico tra 11 mesi, ossia il 5 settembre dell'anno prossimo.

Se vogliamo evitare questo convogliamento verso la galleria del Gottardo del traffico pesante, cosa che va fatta già per lo stato pietoso della rampa sud (delle strade cantonali), noi dobbiamo dunque prendere dei provvedimenti o delle misure che possano essere immediatamente realizzate. E qui si pone il problema: quali misure?

Sappiamo tutti che si vuole istituire una tassa sul traffico pesante e sappiamo che in merito tutti sono più o meno d'accordo, ad eccezione evidentemente del rappresentante degli autotrasportatori, che qui ci ha esposto il suo punto di vista. Ad onor del vero egli non ha detto che non è d'accordo, ha detto soltanto che, per essere d'accordo, occorrerebbe rifare il conto stradale, il che è come dire: per essere d'accordo io domando che ci vogliano i 10 anni necessari per rifare questo conto stradale, e tra 10 anni il buon Dio provvederà.

Su questa tassa per i veicoli pesanti siamo dunque praticamente tutti d'accordo. Per quanto concerne l'associazione che ho l'onore di presiedere vi posso dire che il nostro consiglio di amministrazione, composto di 50 persone, è sta-

to unanime nel sottoscrivere questa tassa, già per il fatto semplicissimo che, secondo i calcoli del conto stradale, il traffico pesante non paga quanto deve pagare, e la sua parte è assunta dal traffico leggero, cioè dagli autoveicoli: cosa che appunto crea questa disparità di visione e di intendimenti tra il traffico leggero ed il traffico pesante. Non soltanto, ma alla richiesta formulataci a sapere se fossimo d'accordo che questa tassa a carico del traffico pesante fosse introdotta al di fuori del pacchetto proposto dalla Commissione per la concezione globale del traffico, noi abbiamo risposto positivamente.

Abbiamo risposto positivamente perchè sappiamo che un pacchetto, qualunque esso sia, rappresenta sempre un problema molto difficile da far passare davanti al popolo. Se nel pacchetto c'è la tassa a carico degli autoveicoli pesanti, ci possono essere altre misure a carico o della ferrovia o degli automobilisti, per il che si convogliano tutte le opposizioni e il pacchetto, l'abbiamo visto per quelli finanziari, finisce poi per essere respinto in votazione popolare. Quindi oggi come oggi, vista la volontà unanime dei Cantoni e delle associazioni, la tassa sul traffico pesante ci sembra giustificata.

E tuttavia sarebbe illusorio pensare che una tassa siffatta ci toglierà il traffico pesante dalle strade, in particolare dalla galleria stradale del S. Gottardo. E ciò proprio perchè il S. Gottardo rappresenta la via diretta tra le zone industrializzate del nord e del sud Europa. E' stato qui detto che la differenza sarà tra i 250-300 km, e chiaro è il beneficio che l'uso di questa via diretta rappresenta nei confronti delle altre possibilità esistenti (Brennero, Monte Bianco, ecc., ecc.). Ciò significa che i

vantaggi sono talmente grandi che qualsiasi autotrasportatore pagherà la tassa, per quanto essa sia gravosa, pur di poter passare. Possiamo quindi essere certi che la nuova tassa non avrà che una minima ripercussione sul traffico attraverso la galleria stradale del S. Gottardo. Per questa ragione anche un'eventuale tassa di passaggio, limitata alle gallerie alpine, che peraltro noi non potremmo mai approvare, non condurrebbe a risultato diverso.

Per cui, lo si voglia o no, se si vuole evitare l'intasamento della strada del Gottardo dal traffico pesante, occorrono delle altre misure, e mi spiace doverlo dire, le misure che si possono oggi concepire sono esclusivamente o quasi esclusivamente misure di polizia. In primo luogo debbono rimanere acquisite le norme divergenti da quelle del mercato comune, per quanto concerne il peso e le misure dei camion e dei convogli autostradali. Su questo punto il Consiglio federale ha già dichiarato che non intende derogare alle norme attualmente in vigore nel nostro paese, e noi prendiamo atto di questa dichiarazione con piacere. In secondo luogo è necessario che a queste norme non si deroghi in alcun modo. Quali ulteriori misure atte a preservarci dal traffico pesante sulla dorsale del Gottardo dovranno valere le norme già in vigore per il S. Bernardino, e cioè il divieto di transito in galleria di prodotti pericolosi ed infiammabili, la limitazione di tempo e di orari, come pure già è il caso del S. Bernardino. Io non intendo darvi qui delle cifre come hanno fatto coloro che mi hanno preceduto, non sarei nemmeno in grado di farlo, e tuttavia consentitemi di dirvi che queste norme che sembrano così restrittive hanno tuttavia consentito i seguenti passaggi nella galleria stradale del S. Bernardino.

Nel 1976 nel S. Bernardino c'è stata una punta giornaliera di 1260 autoveicoli pesanti. Nel 1979 questa punta giornaliera ha raggiunto i 2105 veicoli pesanti. Ora potete voi stessi fare il calcolo.

Se teniamo conto delle limitazioni di orario voi potete facilmente calcolare cosa significa questo aggravio della strada del S. Bernardino a due corsie. Ma, mi direte, questo è appunto dovuto al fatto che ci sono delle giornate, per nostra fortuna, in cui il traffico pesante non è consentito. Ora io vi darò le cifre dell'intero mese di luglio. Nel mese di luglio 1977, mese in cui voi sapete cosa significa la strada del S. Bernardino per il turismo, sono transitati attraverso il S. Bernardino 31'595 autoveicoli pesanti. Nel mese di luglio 1979, a seguito del fatto che l'Austria aveva introdotto la famosa tassa, questa cifra è arrivata a 39'221. Dividete questa cifra per i giorni lavorativi in cui il transito è consentito e vedrete che effettivamente esiste già un intasamento tale, per cui è da attendersi che una buona parte di questo traffico si scaricherà sul S. Gottardo.

Detto questo mi sembra dunque che queste misure di polizia debbano essere mantenute anche per il Gottardo, pur consapevole che anche queste non varranno a modificare di molto la situazione.

Ma soprattutto, e questa è la misura più appropriata, si dovrà dare impulso (e su questo credo siamo tutti d'accordo) al famoso sistema HUPAC, cioè al traffico su ferrovia degli automezzi. Tale sistema, che dovrebbe avere il capolinea a Chiasso o a Stabio evidentemente, non nella Piana del Vedeggio e tantomeno a Cadenazzo, già per evitare l'ingombro della strada del Ceneri tra Cadenazzo e Chiasso, dovrà essere naturalmente reso più attrattivo, sia per quanto concerne i

tempi di percorrenza, sia per quanto concerne i costi. E' un sistema che salutiamo con piacere, anche per il fatto che potrà consentire alle ferrovie di compensare la perdita dei trasporti autoferroviari da Göschenen ad Airolo quando la galleria del Gottardo sarà stata aperta. Sappiamo invero che le Ferrovie, per poter far fronte a questo sistema di trasporto, dovranno assumersi delle spese notevoli per allargare, rispettivamente alzare le numerose gallerie della tratta del Gottardo. E qui io non ho difficoltà a dire, a titolo personale però, che si potrebbe considerare una partecipazione degli automobilisti a queste spese che in definitiva torneranno di utilità anche al traffico stradale, alla sua fluidità e soprattutto alla sua sicurezza. Proprio questa fluidità e sicurezza sono quelle che legittimano le misure di polizia che so non essere particolarmente benevise in un Paese che si vanta, e certo a ragione, di essere liberale nel senso migliore della parola. Ma la situazione della strada nella rampa sud da Castione a Rodi impone delle misure immediate. Certo è che noi comprendiamo pienamente i timori manifestati dalla popolazione leventinese, perchè pensiamo con viva preoccupazione a quella che sarà la situazione di certi Comuni (Faido, Bodio, Biasca) non ancora in grado di essere evitati per mancanza della strada nazionale. E se così vi dico, signori, è perchè quale membro della commissione Hürlimann ho fatto delle esperienze che non vorrei mancare dal citarvi. Mi ricordo che quando siamo stati sulla Wallensee, ci sono stati dei Comuni interi che sono venuti davanti alla Commissione a supplicare che si facesse qualche cosa perchè essi non potevano più vivere nelle attuali condizioni. Vogliamo mettere i nostri Comuni di montagna, le nostre Valli, che vivono anche in parte del turismo, in questa situazione?

Non più di qualche settimana fa siamo stati con la Commissione Biel nel Simmenthal dove le condizioni stradali sono disastrose, ve lo assicuro: ebbene nel Simmenthal ci hanno detto: portateci via la strada, ma non dateci una strada nazionale, non la vogliamo, perchè la strada nazionale convoglierà un traffico pesante che noi non vogliamo avere. E' una situazione di fatto - questa opposizione al traffico pesante - di fronte alla quale noi non possiamo chiudere gli occhi; se vogliamo che le strade che costruiamo (e le dobbiamo costruire, se è vero che oggi sono in circolazione in Svizzera 2 milioni e mezzo di autoveicoli) servano allo scopo per cui sono essenzialmente costruite, e cioè quello di rendere il traffico più fluido e sempre più sicuro di quanto non lo sia tuttora, noi dobbiamo togliere dalle stesse il traffico pesante di transito.

D'altra parte dobbiamo pur chiaramente dire che non è pensabile, dopo quanto abbiamo fatto nel Ticino per avere il collegamento del campo stradale nord-sud aperto tutto l'anno, che la galleria del S. Gottardo non venga aperta come è stato convenuto il 5 settembre dell'anno prossimo, ma l'apertura venga procrastinata fino a quando sarà pronta la strada di accesso, e abbiamo sentito dal dott. Ratti che questa strada di accesso nella Leventina quantomeno fino a Faido (dal nord) sarà aperta solo nel 1985, fino a Biasca nel 1986/87 e da Biasca a Bellinzona nel 19.. non sappiamo, potremmo già essere vicini al 1990. Questa sarebbe evidentemente una soluzione insostenibile. La galleria del Gottardo è stata fatta per volontà dei ticinesi, è opportuno dirlo, e ricordo qui quanto per la stessa si sia battuto il compianto consigliere di Stato Zorzi; per cui non si può oggi da parte dei rappresentanti delle Valli ticinesi, di cui comprendo le apprensioni, venire a chiederci di non aprire la galleria sino a quando non avremo pronta anche la strada di accesso sud.

A lunga, forse lunghissima scadenza, ci sarebbe una soluzione che certo risolverebbe la situazione senza che occorranza delle misure restrittive. E sarebbe la galleria ferroviaria di base da Bodio ad Ersfeld collegata con il servizio HUPAC che, più ancora dei chilometri, farebbe risparmiare ai trasportatori del tempo sicuramente prezioso. Sappiamo che questo progetto è stato risospinto un po' in alto mare, e purtuttavia sarebbe errore abbandonarlo, soprattutto oggi in cui appare dubbio - a causa dell'atteggiamento delle autorità italiane - che il Lötschberg possa dare i risultati sperati. Sì vero che ho letto sulla Neue Zürcher Zeitung (che è pure un giornale di opinione) che si parla addirittura di una "Fehlinvestition" di 600 milioni al Lötschberg. Se così fosse voi comprenderete, signori, che il Lötschberg, non servirebbe a sgravare l'asse nord-sud lungo la dorsale del Gottardo.

Precisata la posizione del Touring circa una necessità della limitazione del traffico pesante sull'asse stradale del S. Gottardo, consentitemi di dire che l'associazione che ho l'onore di presiedere avverte i disagi in cui possono venire a trovarsi i trasportatori e gli spedizionieri delle zone di frontiera. Ma osiamo sperare che questi disagi possano essere ridotti se il capolinea del servizio HUPAC, come detto e come si spera, potrà essere spostato sulla zona di confine.

E d'altra parte vorrei qui ripetere, noi non possiamo non considerare i disagi di tutto quello che è il sistema di vita delle nostre Valli se noi lasciassimo libero transito lungo la Leventina al traffico pesante nelle attuali condizioni stradali.

La mia relazione era qui terminata quando ho sentito la relazione del dott. Camponovo, il quale, per tirare l'acqua al mulino delle ferrovie, ci ha citato le spese - a suo di-

re sproporzionate - che la Confederazione avrebbe fatto in investimenti per le strade in Svizzera. Dice sono stati investiti 30 miliardi di franchi, di cui 13 a favore delle strade nazionali. Posso dire, dott. Camponovo, che lei è in ritardo nelle cifre: per le strade nazionali sono stati spesi 16.6 miliardi di franchi, ma sono stati spesi da noi, automobilisti, non dalla Confederazione, la quale ci ha dato per qualche tempo 150 milioni all'anno a fondo perso come alla promessa fattaci quando ha aumentato da 20 a 30 cts. la soprattassa sulla benzina, che il Touring Club svizzero aveva accettato. Ora i 150 milioni di franchi sono stati versati per un paio di anni e poi, con la motivazione della grave situazione finanziaria della Confederazione, essi ci vennero tolti. Sicchè oggi come oggi la Confederazione non fa che amministrare i nostri soldi e li amministra bene, perchè sulla somma che anticipa si fa pagare l'interesse del 5%. Sicchè non si capisce come il Consiglio federale non insista a lasciare in essere questo debito, atteso che nessun debitore gli paga un interesse del 5%. Infatti, quando il Consiglio federale va a raccogliere fondi, paga degli interessi al 3.5/3.75%, quindi l'1.5%-1.25% in meno di quello che noi diamo.

Quindi se sono stati investiti 17 miliardi per le strade nazionali (oggi saranno forse anche di più), essi sono stati pagati da noi automobilisti con la parte di tassa doganale destinata alle strade nazionali (42% del dazio), e soprattutto con la soprattassa di 30 cts. al litro.

Certo le nuove strade favoriscono gli autotrasportatori e il traffico pesante; ma soprattutto favoriscono il traffico privato, quello per il quale ci adoperiamo, questo traffico privato costituito, come ho detto prima, da 2 milioni e mezzo di autoveicoli in circolazione in Svizzera, 2 milioni e

mezzo che superano già di mezzo milione la previsione secondo la quale nel 1990 - salvo errore - sarebbero stati in circolazione in Svizzera 2 milioni di autoveicoli: cioè siamo già oggi a 2 milioni e mezzo, senza contare quei 40 milioni di autoveicoli esteri che transitano annualmente attraverso la Svizzera.

Questi investimenti nelle strade non sono d'altra parte improduttivi, perchè abbiamo un turismo, e questo turismo noi lo possiamo favorire nella misura in cui mettiamo a disposizione dei turisti motorizzati delle strade che essi possono adoperare. Siamo qui a Lugano e oggi ancora noi possiamo vedere cosa significhino per Lugano i numerosi turisti motorizzati che ci portano un notevole benessere economico al quale non vogliamo e non possiamo rinunciare.

Questo era doveroso dire in risposta a quanto detto dal dott. Camponovo per quanto concerne la questione delle strade nazionali, che non è peraltro qui direttamente in discussione. Poichè, secondo il conto stradale, il traffico pesante non copre i propri oneri, è giusto che vi si ponga rimedio mediante quella tassa della quale abbiamo ripetutamente parlato.

Quanto al traffico pesante sulla dorsale del Gottardo, mi auguro che il mio pessimismo sia infondato.

**** --- ****

MODERATORE

Ringraziamo vivamente anche il prof. Bolla per la sua sentita e significativa relazione.

Siamo quasi riusciti a mantenere i limiti di tempo che ci siamo prefissati. Siamo anche quasi riusciti, credo, a darvi, ognuno, un certo quadro, certi elementi di chiarezza. Però abbiamo già visto come la materia è esplosiva e quindi come la discussione probabilmente non mancherà.

Il quadro è sicuramente eterogeneo, forse molto brevemente per facilitare una certa sintesi permettetemi di evocare l'immagine del San Gottardo, quale diga, per numerosi decenni, al traffico stradale pesante.

Sò che si sbaglia sempre riassumendo drasticamente i termini di un quesito, però serve per la discussione, penso.

Per il prof. Bolla con la galleria del S. Gottardo cade una diga. Egli è pessimista e si attende un traffico pesante di transito molto importante. Per il rappresentante degli autotrasportatori, che ha portato anche degli specifici argomenti, la diga tiene ancora o tiene ancora abbastanza.

Per il dott. Camponovo questa diga sta in piedi ma va nettamente puntellata con grossi investimenti che rappresentano gli investimenti di ricupero di tipo ferroviario e di tipo intermodale. Per me la diga deve essere parzialmente messa fuori esercizio per ragioni tecniche e quindi, l'ho detto nella mia relazione, bisogna attendersi delle piene.

Bisogna attendersi un traffico che cerca una nuova via naturale e questo pone, malgrado la strategia ferroviaria federale che a lunga scadenza appare sostenibile, grossissimi problemi di breve e media scadenza al Cantone Ticino.

Per scendere brevemente al livello delle misure, le misure di tipo passivo (limitazione di orari, di peso, ecc.) sono accettate da una parte dei relatori; probabilmente tre le

vorrebbero ancora più incisive, mentre il rappresentante degli autotrasportatori ha una posizione interessante, addirittura opposta: adottiamo delle misure più vicine a quella della CEE e diminuiranno così, grazie alla maggiore capacità di carico, il numero dei veicoli. Sull'effetto delle misure passive i pareri sono abbastanza discordanti. Quanto alle misure di tipo attivo, credo, tutti sono d'accordo sulla strategia, sul tentativo di adottare la soluzione HUPAC, mentre a livello di efficienza di questa strategia, anche qui non si è riusciti ad ottenere unanimità. In particolare per gli autotrasportatori l'alternativa è un'alternativa ancora poco concorrenziale rispetto agli altri valichi ciò che fa concludere che la pressione sulla Svizzera dovrebbe essere ancora limitata. Per quel che riguarda il terzo ordine di misure, le misure economico-fiscali (pedaggi o meglio tassa sul traffico pesante) siamo solo formalmente tutti d'accordo; anche gli autotrasportatori, come ha ricordato il prof. Bolla. Però gli autotrasportatori accettano questa tassazione dietro formulazione di una nuova dimostrazione della necessità di questa tassazione. Interessante anche la posizione del prof. Bolla circa l'efficienza di questa tassazione: per il presidente del Touring ci vuole questa tassazione, ma non sarà questo aggravamento economico-fiscale a risolverci i problemi del transito. Forse più differenziata è la posizione del dott. Camponovo e la mia posizione.

In ogni caso penso che su un altro punto si può essere d'accordo: le soluzioni che sono state messe in cantiere o che stanno per essere messe in cantiere implicano un tempo di realizzazione piuttosto lungo. Tempo per modificare delle leggi, addirittura la costituzione, tempo per realizzare degli investimenti, tempo per fare anche delle espe-

rienze. Il problema che ci preoccuperà tutti per i prossimi anni è quello di saper affrontare le conseguenze, gli squilibri che accanto a vantaggi o svantaggi socio-economici che oggi qui non abbiamo analizzato, possono derivare dalla funzione di transito, dalla gestione di questo nuovo traffico di transito che passerà sotto la galleria del Gottardo.

**** --- ****

MODERATORE

Il nostro programma prevede una pausa di 10 minuti. In seguito si svolgerà la discussione secondo le modalità seguenti: cercheremo di raccogliere il maggior numero di interventi del pubblico, magari anche una decina. A questo pacchetto di domande risponderanno i relatori, ma suggerimenti potrebbero venire anche dall'on. Consigliere di Stato, capo del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, dal rappresentante della regione Lombardia, ing. Beltrami, dal rappresentante in Italia delle Ferrovie, signor Soldini e da parecchie persone presenti tra il pubblico che hanno specifiche competenze in questa materia.

Riprendiamo alle 16.45 con la discussione.

**** --- ****

II PARTE

MODERATORE

Malgrado la pausa e malgrado la possibilità di scappar via, quasi tutti sono rimasti e quindi presuppongo che ci sia un notevole interesse per la discussione.

Una discussione che vorremmo, nei limiti del possibile, ordinare.

Coscienza svizzera intende pubblicare gli atti di questa giornata, quindi pregherei tutti coloro che vogliono porre delle domande ai relatori o ad altre persone presenti tra il pubblico, di venire ad uno dei due microfoni affinché le domande possano essere registrate precisamente.

Mi attendo una decina di domande o almeno più domande, possibilmente chiare e brevi e poi cercheremo appunto di ripartirci il compito per le risposte.

**** --- ****

Chi vuole intervenire per primo formulando delle domande?

**** --- ****

dir. Servizio commerciale delle FS

Il maggior concorrente delle FFS nel traffico HUPAC nel suo piano di potenziamento prevede di portare addirittura il traffico giornaliero sino a 34 coppie di treni intermodali. Quindi credo che gli intenti, gli sforzi che in un domani dovrà fare la Svizzera e le Ferrovie svizzere in particolare in questo caso dovrebbero andare in linea con ciò che avviene sulle linee di concorrenza della nostra via del S. Gottardo.

A parte questo problema credo pertanto che noi dovremo insistere su degli aspetti particolari di quello che è il traffico intermodale. Questa alternativa permette al vettore stradale di risparmiare le spese variabili. Sappiamo che da studi fatti, presentati anche in occasione della concezione generale dei trasporti in Italia, che le spese, diciamo, fisse, composte da quelle che sono le spese fisse di ammortamento e del personale, incidono per circa il 70% sul costo di trasporto, per cui il carico fatto con sistemi intermodali dovrebbe consentire al vettore un risparmio di almeno il 30% di queste spese.

Vedo in questo una possibilità per il vettore ferroviario svizzero di potersi inserire con gran successo in quella che è la competitività sul piano internazionale. Il signor Petrini ci ha parlato nel suo esposto di un prezzo, se ben ricordo, di fr. 1.10 al km. per poter essere competitivi: mi interesserebbe sapere in che modo è stato fatto questo calcolo? Un altro aspetto che vorrei ancora sollevare, non so se il dott. Ratti ci potrà rispondere in merito, è praticamente la questione dello scorrimento. Noi oggi assistiamo ad un trasporto intermodale che risponde a un certo criterio di prestazione, come la celerità; però questa celerità poi rischia di essere praticamente annullata o comunque compromessa fortemente quando arriviamo alla frontiera, dove si costatano praticamente poi delle disparità

nei critesi di applicazione di quelle che sono le leggi doganali. Quindi un appello alle commissioni di studio che dovranno secondo me, senz'altro cercare di focalizzare questo problema per dare maggiore scorrimento al traffico di transito.

**** --- ****

DOTT. GILDO PAPA

Vorrei premettere alla mia domanda pochissime considerazioni di carattere generale. Locarnini ha detto che dieci o quindici anni fa, quando si concepì il disegno di una galleria autostradale attraverso il San Gottardo, il progetto riscosse una rara unanimità di consensi nel popolo ticinese. Ed io fui fra quelli, già per le mie funzioni che allora rivestivo di segretario della Camera di commercio, che sostennero questo progetto con vivissimo entusiasmo, soprattutto perchè gli ambienti economici ticinesi nella galleria autostradale, e nell'autostrada in genere, vedevano una liberazione, un'apertura, nuove possibilità. Oggi si parla di diga: i concetti mi sembrano diversi, se non addirittura rovesciati, e gli entusiasmi si raffreddano.

Vengo alla domanda: si sa già qualcosa di concreto circa la strutturazione di quella tassa sul traffico pesante che a quanto sembra costituisce uno dei pochi punti sui quali convergono oggigiorno le adesioni alla concezione globale della politica dei trasporti?

Potrei immaginare che questa tassa consista in una supertassa di circolazione sui veicoli pesanti, proporzionale o magari progressiva in funzione della potenzialità di trasporto dei singoli veicoli.

Una soluzione del genere potrebbe andar bene per il traffico pesante interno, ma non risolverebbe il traffico di transito, che è quello che mi pare costituisca la maggior parte in proposito, non senza avvertire che, qualora invece la tassa sui trasporti pesanti dovesse essere proporzionale alle distanze percorse, noi ticinesi andremmo incontro, almeno a mio modesto avviso, ad una situazione assai spiacevole, perchè ancora una volta ci troveremmo in presenza di oneri che ci sfa-

vorirebbero rispetto ai grandi mercati nazionali. Saremmo cioè ancora altrettanto lontani dai mercati di quanto eravamo prima dell'apertura della galleria.

Ma qualcosa si dovrebbe pur sapere al riguardo, se è vero che associazioni e enti molto importanti hanno dato la loro adesione al disegno di tassazione del traffico pesante. Prima di dire sì a un concetto di tale portata ci si sarà sicuramente preoccupati di sapere, anche se solo nelle grandi linee, a quali traguardi provvedimenti fiscali del genere ci potrebbero eventualmente portare.

Grazie.

**** --- ****

ON. CONSIGLIERE DI STATO UGO SADIS

Direttore Dipartimento pubbliche costruzioni

Presidente, signore e signori. Innanzitutto credo che debbo una parola di ringraziamento al Comitato e soprattutto ai relatori, perchè abbiamo raccolto tutti, io in primo luogo, delle interessanti notizie e dati che sono la premessa per poter dare anche delle ricette.

Io non do' nessuna ricetta però credo che debbo qui almeno dirvi che cosa si fa in sede politica o che cosa si intende fare.

Questo credo che debba essere detto.

Si è chiarito il concetto della terra di transito: e questo sta molto bene. Noi abbiamo avuto dalla storia e dalla tradizione questo ruolo: io credo che noi non possiamo fare a meno di continuare a giocare questo ruolo.

Quindi, se ci saranno accanto alla terra di transito e a questo concetto che abbiamo esaltato moltissime volte degli inconvenienti, dobbiamo purtroppo accettarli, cercando naturalmente di diminuirne la portata. Debbo qui innanzitutto cercare di ridimensionare una critica che mi pare sia fatta a sproposito, non in questa sede, ma che si legge su qualche giornale, una critica che oltretutto viene fatta da persone calibrate e dodate di, oserei dire, super intelligenza: la critica sta nel fatto che i tratti di autostrada che scendono verso il Ticino non sono stati realizzati prima della galleria. Innanzitutto non sta scritto da nessuna parte che si debba costruire prima in basso e poi in alto, perchè non ci sono veramente delle ragioni su un asse nord-sud di 300 km di lunghezza, delle ragioni particolari per dire, costruiamo prima questo o quello. E' stato giusto costruire la Chiasso-Bellinzona, perchè qui c'era un traffico locale particolarmente intenso. Lo abbiamo visto sulla cartina del dott. Ratti; ma poi andando in sù la cosa si liquefa. Invece non

bisogna dimenticare che l'autotunnel del Gottardo è una realizzazione unica al mondo e che come tale è stata possibile solo quando certe contingenze politiche si sono manifestate. E se noi non avessimo colto questo momento e non fossimo stati tutti entusiasti a quel momento di poter realizzare questo foro che ci avvicina alla Svizzera interna anche con le automobili, probabilmente avremmo perso il treno e quindi saremmo al campo delle sette pertiche perchè tre, quattro, cinque anni dopo la decisione, parlo del '73-'74 quindi, le condizioni erano completamente stravolte: non solo perchè ci fu la crisi del petrolio, la prima, che poi doveva averne delle altre, ma ci fu la crisi finanziaria, chiamiamola così, o comunque una certa mancanza di fondi e tutte queste belle cose. Allora in questa complessità di problemi è difficile per chiunque, ma soprattutto in politica, agire come si fa con certe operazioni spaziali, da parte di certi ingegneri della NASA, che naturalmente operano in tutt'altro campo ed in condizioni molto diverse. Io questo lo dovevo dire.

Il motivo vincente del S. Gottardo l'avete detto voi, signori, consiste nei 300 km in meno di tragitto e questo è stato rilevato, io ne parlerò dopo, anche al Parlamento europeo. Ora i 300 km, che poi in realtà sono 600 perchè c'è l'andata e ritorno sono la carta vincente dell'asse nord-sud. Non ci sono storie. Ed è l'economicità che lo farà vincere. Ed allora noi l'abbiamo voluto per avvicinarci, l'abbiamo voluto per consentire il transito di questo traffico credendo, io penso, che da questo traffico si possa ricavare qualche cosa: si è parlato dei capi linea, degli spedizionieri, si è parlato degli impianti HUPAC, ecc.. Se non altro la galleria servirà per accelerare quella che è la nostra corrente di traffico, sperando poi, e questo vale per il traffico automobilistico,

stico, che questo serva in buona parte al turismo.

Ed allora si comprende bene che si vogliano arginare i difetti del traffico pesante per favorire quelli invece del traffico leggero. E vengo al dunque.

La strategia politica ticinese non credo che possa essere diversa anche se io in questo momento non ho avuto il tempo nè modo di consultarmi, collegialmente. Aprire la galleria, perchè ormai la galleria costa, signori, 700 milioni di franchi e non possiamo permetterci di avere un'infrastruttura di questa entità ferma o bloccata solo perchè qui avremmo delle conseguenze diverse; vorrei anche sdrammatizzare un po' la situazione nel senso che l'aumento di traffico non avverrà tutto d'un colpo, sarà progressivo. Perchè? Sarà progressivo perchè noi apriamo in settembre e in settembre è la fine dell'estate, prima cosa; secondo perchè la tratta Wassen-Göschenen non sarà aperta ancora per un anno e forse anche due: terzo perchè il Seelisberg non sarà aperto e quarto perchè la tratta fra Lucerna e Olten non sarà pronta. Nel frattempo, in primavera, si aprirà la tratta fino a Varenzo e poi due o tre anni dopo si aprirà il tratto di Faido fino a Chiggiogna: quindi anche Faido sarà aggirato per fortuna dalla parte destra della Valle e non dalla parte sinistra. Potremo quindi avanzare rapidamente con il programma autostradale ticinese e quando dico rapidamente il calcolo è abbastanza semplice: abbiamo una dotazione, oggi, di 200 milioni all'anno. Basteranno? Io vorrei tanto che si potesse aumentare; per esempio il prof. Bolla vi ha detto come vengono sottratti certi mezzi degli automobilisti pagati in anticipo per rimborsare un debito ancora di circa 1400 milioni e che tra 3-4 anni sarà ridotto a zero, vedremo poi cosa succederà dopo.

Ad ogni modo la politica e i programmi federali sono questi. Credetemi che noi ci battiamo per avere molti milioni, il che potrebbe anche essere non giudizioso da un profilo della mi-

nuta economia che vorrebbe un'estensione di lavori su molti anni. Ed allora con 200 milioni si faranno 10 km di strada, questa è una regola che si può cambiare ben poco. Spingere la collaborazione, questa è la nostra intenzione e quella del Governo, della strada con la Ferrovia affinché ci sia questa utilizzazione HUPAC, affinché questo traffico stradale pesante che ci darà fastidio venga convogliato sulla ferrovia. Ed allora io non ho che una preghiera, per il momento può essere solo tale, che vi sia concorrenzialità tariffale, che vi sia attrattività tariffale.

Restringere con mezzi di polizia il traffico pesante è l'altra misura che è stata sollevata un po' da tutti. Noi stiamo studiando queste cose, abbiamo ancora molti mesi davanti a noi. Le realtà sono quelle che ha detto il prof. Bolla, sono poche, perchè l'agio legale in questo campo è molto costretto. Ma si deve intervenire anche perchè vi sono dei problemi di ecologia, di rumore, non solo di gas, ma anche di rumore, vi sono problemi di altro tipo. Noi non abbiamo parlato, il dott. Ratti l'ha detto d'altronde all'inizio, di problemi socio-economici, ma ci sono anche quelli: ci sarebbero le cause, gli effetti e via dicendo, ma qui non era il caso.

Restando nell'ambito delle restrizioni dirette al traffico pesante mediante pedaggi la risposta che renderemo fra 30 giorni a Berna sarà chiara: opporci ai pedaggi è una questione fondamentale per noi. Questa proposta si affaccia sovente nei parlamentari federali perchè il confederato che non è qui può anche avere in buona fede la sensazione che in fondo il pedaggio al Gottardo potrebbe risolvere molte cose. Io credo invece che, a parte la questione dell'umiliazione nostra, non risolverebbe un bel niente anche dal profilo pecuniario. Il Cantone cercherà poi di sollecitare l'autorità doganale pro-

prio per vedere di perfezionare, di migliorare quegli orari di apertura dei valichi che oggi non sembrano più adeguati.

Il valico di Brogeda, noi faremo prestissimo, e attueremo a titolo provvisorio - chiamiamolo così perchè sarà un provvisorio molto durevole - quell'area di sosta a Chiasso che è stata reclamata da tanto tempo. Mi sembra che oggi le basi siano abbastanza chiare e quindi se ognuno avrà fiducia nel ruolo che deve avere Comune, Cantone e qualche altro Istituto, presto si potrà disporre per la sosta dei veicoli pesanti di un'area di 20000 mq.; un'offerta che non è enorme, ma che rappresenterà pur sempre una nuova attrezzatura. Vi è poi una strategia internazionale della quale io debbo pure fare anche un brevissimo cenno

Il mese prossimo, cioè all'inizio di novembre, si passeranno in rassegna con le Ferrovie federali tutti i problemi, naturalmente non solo quelli dell'asse autostradale, I contatti con l'Italia, l'ing. Beltrami lo sa, stanno per essere avviati. Entro la fine dell'anno si potrà discutere con la regione Lombardia ed eventualmente con le autorità a Roma e a Berna, quelli che sono i nostri problemi tanto a Chiasso quanto altrove.

Per terminare ricorderò che il 24 settembre scorso il Parlamento europeo ha parlato del Gottardo.

Si è svolta la discussione del Gottardo. Un'interpellanza orale da un deputato socialista tedesco, chiedeva tra l'altro il miglioramento delle linee di transito attraverso l'Austria e la Svizzera in particolare mediante un'equa imputazione dei costi di infrastruttura, miglioramento dell'infrastruttura, promozione del trasporto combinato. Posso dirvi, perchè ho assistito all'intera seduta, che la discussione è stata molto interessante e soprattutto vertiva proprio sul fatto di poter appoggiare queste iniziative alpine tra cui il Gottardo. Ovviamente gli italiani hanno sostenuto quest'idea. Evidente era l'idea di un

potenziamento dei loro porti, che tra parentesi potrebbe anche non dispiacerci troppo.

Io non ho posto domande però ben volentieri risponderò se fossi preso in causa, ciò che non credo.

Grazie.

**** --- ****

MODERATORE

Credo che l'autorevole intervento dell'on. Sadis, oltre ad averci dato alcuni elementi della posizione del Cantone Ticino, sollevi implicitamente delle domande. Vorrei forse esplicitarle. Noi abbiamo parlato soprattutto dei problemi di politica di traffico, di strategia di traffico nell'ottica svizzera, nell'ottica ticinese: però dobbiamo fare i conti con chi sta a nord e a sud, in particolare a sud, ciò chiama in causa direttamente l'ing. Beltrami, rappresentante della regione Lombardia.

E' in grado di già anticiparci o di darci gli elementi della posizione della regione Lombardia o in genere dell'Italia? In particolare la strategia del rapporto combinato che almeno nelle grandi linee è da noi accettata trova consenziente anche l'Italia?

D'altro lato l'on Sadis ha insistito nel giudicare la posizione del S. Gottardo estremamente attrattiva: avevamo sentito invece il rappresentante degli autotrasportatori mettere in dubbio questa attrattività e forse non sarebbe un male, credo, sentire di nuovo il rappresentante degli autotrasportatori. Abbiamo già numerose domande; cominciamo a rispondere, poi successivamente daremo modo ancora di intervenire.

Cominciamo allora con le risposte e forse, comincerei dall'ing. Beltrami, rappresentante dell'assessorato ai trasporti della regione Lombardia.

**** --- ****

ING. BELTRANI

dell'Assessorato dei trasporti della regione Lombardia

Innanzitutto esprimo il mio ringraziamento al presidente, al signor consigliere di Stato e a tutti gli intervenuti per l'interessante dibattito che si sta sviluppando: vorrei portare anche i saluti dell'assessore ai trasporti ing. Semenza e cercherò di essere abbastanza rapido e sintetico nell'illustrare quelle che sono le principali linee di tendenza della politica dei trasporti nella regione Lombardia, con particolare riferimento evidentemente a questo problema.

Certamente l'apertura di una nuova direttrice di traffico attraverso le Alpi è un problema che è visto con estremo interesse in Lombardia, sia per le notevoli strutture che da questo punto di vista già si stanno verificando, sia perchè le aspettative e le prospettive di sviluppo dell'economia e dei rapporti internazionali certamente si devono considerare in termini del tutto positivi tenendo conto oltretutto delle prospettive di sviluppo che la stessa integrazione europea a livello politico sta maturando. Certamente i problemi e le conseguenze che da questa apertura di traffico del Gottardo verranno a gravare sulla regione Lombardia sembrano essere notevoli. Si è discusso oggi con estrema precisione e documentazione sulle prospettive di dimensionamento di questi traffici ed in particolare sulle ipotesi di rapporto che ci potranno essere tra strada e ferrovia. Il dibattito evidentemente ha riguardato un problema interno della Confederazione circa l'uso e l'utilizzazione di questo canale di traffico che sembra aperto a grossi sviluppi. Per quanto riguarda la situazione nella regione Lombardia posso rappresentare quelle che sono, come dicevo, le linee fondamentali degli indirizzi di pianificazione che sono stati fin qui elaborati. Devo premettere una precisazione di carattere istituzionale anche perchè sia chiaro il ruolo che la regione può avere nel contesto delle decisioni politiche per quanto riguarda la materia dei trasporti. La regione ha prevalentemente compiti e competenze di pianifica-

zione del territorio e quindi di assetto del territorio; essa ha competenze per quanto riguarda i trasporti locali, mentre per quanto riguarda i trasporti sia stradali che ferroviari di carattere nazionale ed internazionale la competenza operativa è ancora e rimarrà evidentemente nelle mani dello Stato attraverso le sue aziende che operano in questo settore, l'ANAS per quanto riguarda le strade statali, le ferrovie dello Stato per quanto riguarda il mezzo ferroviario. Il ruolo della regione a questo punto è quindi un ruolo prevalentemente di pianificazione non è un ruolo operativo. Per quanto riguarda il settore ferroviario la regione ha già approvato con voto del consiglio regionale un piano di sistemazione della rete ferroviaria che interessa il territorio della regione: evidentemente il piano per le precisazioni che ho detto prima non ha valore esecutivo in quanto è stato rimesso al Parlamento italiano che deve decidere in materia. Comunque nei rapporti con le ferrovie dello Stato, azienda produttrice e erogatrice dei servizi, il piano è stato accolto nella quasi totalità e quindi vede di fatto l'approvazione delle ferrovie dello Stato e si incentra fundamentalmente su una grossa tematica che corrisponde a uno dei più grossi problemi che condizionano lo sviluppo dei trasporti nell'area Lombarda e cioè la soluzione dei problemi di concentrazione dei traffici nel nodo di Milano. Le vicende dello sviluppo e della ricostruzione della rete ferroviaria nazionale dopo le distruzioni della guerra hanno portato prevalentemente ad operare sino ad oggi in termini di piani di potenziamento e sistemazione della rete ferroviaria fondamentale, circa 5000 km di rete concentrati prevalentemente per quanto riguarda la Lombardia nel nodo di Milano attraverso le direttrici nord-est nord-sud ed est-ovest. Questa condizione ha fatto sì che quasi il 50% dei traffici non interessanti il nodo di Milano, quindi i traffici di transito

in effetti impegnino il nodo ferroviario di Milano e tutto questo comporta delle notevoli ripercussioni su quello che è uno dei problemi più rilevanti, cioè quello dei trasporti dei viaggiatori nell'area metropolitana che è notevolmente condizionata e penalizzata per certi versi dalla presenza di un traffico merci di transito che quindi non è un traffico nè generato, nè prodotto dall'area stessa. Il piano quindi assume questo obiettivo fondamentale e si propone di risolverlo attraverso il dirottamento del traffico ferroviario merci su una serie di linee tangenziali in particolare sulla linea che dal Sempione discende verso Arona, verso Novara, verso Mortara e verso Alessandria con questo aprendosi verso le direttrici sud, Porto di Genova e ovest, cioè Torino e l'area piemontese, una direttrice sempre nord-sud orientale rispetto a Milano che parte da Bergamo e raggiunge Cremona e Parma e il porto di La Spezia attraverso la Cisa, queste due direttrici trasversali di penetrazione dal nord e dal sud vengono connesse attraverso due tangenziali una a nord che parte da Novara attraverso Busto Arsizio, Seregno, Bergamo e a sud attraverso Alessandria, Piacenza e costituiscono un'alternativa alla direttrice fondamentale est-ovest da Torino fino a Venezia. Questo programma che è stato inserito nella proposta di piano di sviluppo delle ferrovie dovrebbe consentire, attraverso il riclassamento di alcune di queste linee per le quali si pongono problemi di investimenti intesi ad aumentare la capacità di traffico da una parte ed ad aumentare anche il carico trasportabile; alcune di queste linee non sono ancora in grado di supportare le 20 tonnellate per asse che oggi sono normali per garantire un traffico merci pesante. Ci sono alcuni punti singolari, come ponti che devono essere risistemati, comunque l'ipotesi di organizzare traffici di alleggerimento rispetto al nodo di Milano è impostata su questi interventi.

Nei confronti dei traffici internazionali evidentemente questa soluzione dovrebbe consentire di drenare attraverso in particolare per quanto riguarda i rapporti con la Svizzera la cosiddetta gronda nord, cioè l'asta di rete ferroviaria che va da Novara fino a Bergamo e che comprende un ramo delle ferrovie nord che oggi sono in parte proprietà della regione Lombardia. Essa dovrebbe quindi garantire la distribuzione di questi traffici all'interno dell'area metropolitana senza necessariamente prevederne un inserimento nel nodo stesso di Milano. Le previsioni di realizzazione di queste opere che sono inserite nel piano FS dovrebbero essere comprese nel quinquennio: il piano presentato dalle ferrovie dello Stato al Parlamento è un piano quinquennale, quindi si può ritenere valido scontando alcuni slittamenti nei tempi di realizzazione connessi all'esigenza di verificare (e penso che sia un problema di tutti, è stato citato precedentemente anche dal prof. Bol-la) con gli enti locali tutti quelli che sono i problemi di impatto con i problemi del territorio e dell'ambiente, soprattutto in considerazione di alcune esigenze nuove che si stanno prospettando (effetti da disturbo, da rumore, ecc.).

Le previsioni di realizzazione sono nel quinquennio, naturalmente dal momento in cui il piano verrà approvato dal Parlamento. Era già in discussione, questo per inciso, nella passata legislatura.

Lo scioglimento delle Camere e la ricostituzione di una nuova legislatura ha sospeso evidentemente i termini di discussione, comunque a precisazione devo dire che tutte le fasi di consultazione con le regioni e con gli enti locali sono state già esperite e quindi attualmente manca solo la discussione e la verifica del Parlamento nazionale. L'ipotesi di questa soluzione evidentemente tiene conto di alcune indicazioni che in linea generale emergono per quanto riguarda la Confederazione svizzera quali appunto quelle del potenziamento della linea del

Lötschberg e quindi dell'inserimento di una notevole quota di traffico sulla linea del Sempione e del potenziamento, perlomeno del miglioramento, se non proprio in termini fisici quanto meno in termini di capacità, di smaltimento di traffico, attraverso l'introduzione di nuovi sistemi se non vado errato di esercizio e l'allargamento delle gallerie, del traffico stesso del Gottardo.

Una terza ipotesi per quanto riguarda i traffici nord-sud è individuata nell'ambito di questo piano sia pure nel lungo periodo e fa riferimento all'eventuale realizzazione di una nuova direttrice che però, per quanto riguarda la Lombardia, è individuata nella direttrice dello Spluga: comunque questa soluzione è una soluzione indicata come soluzione di lungo periodo, quindi non è compresa nelle prospettive di realizzazione di cui ho accennato precedentemente per i primi 5 anni, è un problema che verrà posto sul tappeto, è un problema evidentemente la cui natura e la cui portata è di livello nazionale. Comunque la regione Lombardia si è espressa a favore della direttrice dello Spluga.

INTERRUZIONE DA PARTE DEL MODERATORE

Forse per arrivare a un discorso anche di tipo stradale e di breve e media scadenza una domanda precisa. In un prossimo futuro al valico di Brogeda protrebbero transitare 2000-2500 veicoli pesanti al giorno e quando sarà realizzata questa nostra strategia della Mendrisio-Stabio ci saranno altrettanti veicoli, 2000 al giorno, che transiteranno al valico di Stabio/Gaggiolo.

Cosa succede secondo lei, dall'altra parte, in Italia. E' in grado il sistema viario lombardo attuale oppure con quei potenziamenti previsti a breve e medio termine di accettare questo traffico?

Questo traffico sarà pure incanalato su delle direttrici così precise come sembrano essere quelle della Svizzera oppure quale sarà la destinazione e il trattamento di questo traffico?

DI NUOVO L'ING. BELTRANI

Innanzitutto fino a questo momento a livello di regione non eravamo a conoscenza del tipo di sviluppo che questa strategia, in particolare per quanto riguarda la soluzione Stabio andava assumendo: cioè chiaramente era un'ipotesi che era stata tra le tante, diciamo, che era stata posta sul tappeto, ma in termini ufficiali, in termini definitivi il problema non era ancora stato portato a un dibattito, a una discussione in sede regionale. In questa sede si è espresso chiaramente che, da quanto ho capito l'indirizzo che sta emergendo a livello di Cantone è quello di localizzare se non vado errato a Stabio una terminale HUPAC o quanto meno un'area di interscambio attraverso cui organizzare i traffici intermodali.

Quindi il problema degli effetti sulla rete stradale che a questo punto dovranno essere previsti ed analizzati, è tuttora sul tappeto.

Per quanto riguarda la sistemazione e le prospettive di sviluppo della rete viaria non esiste ancora un piano già approvato e formalizzato come quello delle ferrovie, è però in formazione e verrà presentato in giunta regionale entro l'anno. Le linee per quanto mi è possibile di esprimere, sono fondamentalmente analoghe a quelle dell'impianto ferroviario, cioè il potenziamento di tutte le direttrici trasversali e longitudinali che servono a decongestionare il nodo di Milano in particolare si sta valutando la prospettiva anche qui di realizzare una trasversale nord stradale tra Sesto Calende, Varese, Berga-

mo e Brescia in sostanza, in modo da costituire analogamente al sistema ferroviario un asse trasversale in grado di assorbire i traffici di penetrazione e di redistribuirli non necessariamente passando attraverso il nodo di Milano. Per quanto riguarda i problemi più specifici dei valichi e delle località attraverso cui questo traffico si può incanalare di indicazioni definite non ce ne sono e chiaramente ritengo che le possibilità di operare delle scelte che siano coordinate e non settoriali stia proprio nella possibilità di avere, delle verifiche congiunte, delle verifiche concrete sui temi che si stanno dibattendo.

Ci sono delle iniziative intese a risolvere in sede di procedura ordinaria i problemi di attraversamento delle grandi città che sono collocate lungo le direttrici di attraversamento in particolare Varese, per cui deve essere completato il sistema tangenziale in parte già realizzato e che dovrebbe connettere anche il tronco stradale che poi porta al valico di Gaggiolo e Stabio. Comunque nella decisione e nell'impianto del piano triennale socio-economico della regione Lombardia i temi che riguardano la verifica e la definizione della localizzazione delle aree di interscambio e della sistemazione dei valichi di frontiera connessa all'apertura del traffico stradale del Gottardo sono stati individuati anche a livello di progetti; cioè il piano ha individuato una serie di progetti ritenuti prioritari per i quali si dovranno costituire dei gruppi di lavoro intesi ad espletarne tutti gli aspetti progettuali ed operativi. Tra questi progetti prioritari che sono stati individuati e su cui occorrerà espletare tutta la parte conoscitiva di rapporti con le altre regioni, con il governo nazionale e, per quanto riguarda questo caso specifico, con il Cantone Ticino, riguarda appunto la sistemazione di tutta la zona del qua-

drante nord-est della Lombardia, cioè in particolare le provincie di Como e di Varese per quanto riguarda i problemi della viabilità e i problemi della sistemazione degli interscambi e dei valichi di frontiere in funzione appunto delle previsioni di traffico e delle politiche che da questo punto di vista verranno sviluppate nell'ambito della Confederazione.

**** --- ****

SIGNOR GIORGIO COLATO

Innanzitutto sono lieto di aver partecipato ai lavori di questo convegno in quanto dimostrano la possibilità di un coordinamento tra le esigenze degli autotrasportatori svizzeri e degli autotrasportatori italiani.

Ho seguito attentamente le relazioni dei quattro relatori che hanno illustrato le varie tesi: non faccio commenti perchè ritengo che non sta a me in questa veste di doverli fare, ma di essere un buon ascoltatore. L'unica cosa che devo rimarcare è che da parte italiana, e l'abbiamo sentito testè innanzi dal rappresentante della nostra regione Lombardia, soprattutto si parla di ferrovie, di cui sappiamo gli scambi, gli interscambi anche delle reti, ormai superate e abbandonate, mentre niente sappiamo di quella che è la ricezione stradale sul versante italiano.

Devo dire che questo non è un discorso contro le ferrovie, voglio premetterlo, ma purtroppo c'è una realtà italiana, ben diversa dalla realtà elvetica. Il trasporto su gomma in Italia è al 70%, mentre quello su ferrovia è al 30%. Intendiamoci, lasciamo perdere il servizio od il disservizio ferroviario esistente, il cui costo grava sul contribuente italiano ogni giorno.

Con queste premesse io ho sentito parlare del terminale HUPAC a Stabio, ecc.: va benissimo il terminale HUPAC perchè noi riteniamo che si configura nella prospettiva del trasporto direi, addirittura nell'ambito comunitario, perchè è il trasporto del futuro, però occorre creare delle premesse e direi delle strutture valide ed efficienti per non trovare dei monconi. Il discorso di Stabio: da parte italiana non abbiamo niente, la struttura stradale è zero. Non dimentichiamo che, per quanto riguarda l'area comasca, noi abbiamo altrettanto penso, dell'area ticine-

se, abbiamo una situazione economica da salvaguardare, una situazione occupazionale che non va tralasciata. Diciamo che per quanto riguarda la situazione viaria, la situazione doganale, il contesto in generale necessita che da tutti quanti gli organi preposti lo si valuti con la giusta attenzione.

Forse un po' meno politica ma un po' più pratica.

Grazie.

**** --- ****

MODERATORE

Grazie per questo suo intervento.

Credo che era molto opportuno aprire questa finestra sull'Italia e prendere coscienza e integrare le relazioni con queste prese di posizione.

E' chiaro che è un discorso ampio, un discorso che si apre e sicuramente vedrà ticinesi e lombardi incontrarsi necessariamente per risolvere i problemi dei valichi di frontiera che, come ho segnalato nell'introduzione, sembrano essere i problemi più acuti.

**** --- ****

Prima di passare ad altre domande è meglio rispondere a quelle che sono già sul tappeto.

**** --- ****

C'era una domanda molto precisa, anche, concernente le modalità della tassazione del traffico pesante.

**** --- ****

Forse chiediamo al prof. Bolla se, grazie alla sua partecipazione nelle numerose importanti commissioni di cui fa parte, può fare delle anticipazioni.

**** --- ****

RISPOSTA PROF. AUGUSTO BOLLA

Io posso dire questo. Mi spiace che l'amico Papa non abbia più l'entusiasmo di una volta per la galleria del Gottardo, ma è una cosa che non mi turba troppo: in generale quando si raggiunge lo scopo, esso non appare più così luminoso come quando era nelle intenzioni. Comunque la galleria c'è per fortuna nostra, e non credo, amico Papa, che si possa dire che questo entusiasmo svanisca per il fatto che la galleria non porterebbe nel nostro Cantone quei vantaggi economici che ci aspettavamo. Io penso che il primo vantaggio è di natura turistica: se pensiamo che avremo la galleria del Gottardo finalmente aperta tutto l'inverno da settembre a giugno (perchè sovente il Gottardo viene aperto soltanto nel mese di giugno) avremo dal punto di vista turistico un vantaggio economico notevolissimo, che avvertiremo soprattutto appunto durante i mesi invernali.

Quindi non si dica che non avremo dei vantaggi. Ora però mi sembra che Papa sia piuttosto scettico, o comunque il suo entusiasmo sia diminuito per il fatto che si parla di una tassa sul traffico pesante. Qui va innanzitutto detto che non si tratta di una tassa per il solo Gottardo, bensì di una tassa per tutta la Svizzera.

La risposta praticamente unanime dei Cantoni e delle associazioni in favore alla tassa sul traffico pesante dimostra uno stato d'animo che non possiamo ignorare, è lo stato d'animo di coloro che avvertono come le strade possono sovente essere fonte di disagi, che impongono una limitazione del traffico pesante, anche perchè non debbono più servire a fare quella concorrenza alle ferrovie di cui tutti finiamo poi per sopportare le conseguenze. Occorre quindi trovare una soluzione.

Quale soluzione? La domanda che ci è stata posta è di principio. Se oggi ci dicessero: volete i pedaggi generali sulle strade? Dovremmo rispondere sì o no. Se poi dopo saranno dei pedaggi che si prelevano per casello ogni 30 km. oppure a un casello iniziale e ad uno finale, è una questione che dovrà essere esaminata. Il consigliere federale Ritschard non di sua iniziativa, ma pressato da mozioni di numerosi consiglieri sia nazionali che agli Stati, ha quindi sottoposto ai Cantoni e alle associazioni questo problema: siete favorevoli o meno a una tassa sul traffico pesante? Era un problema di principio, sul quale, appunto per lo stato d'animo che si è ingenerato nei confronti del traffico pesante in Svizzera, c'è stata una risposta quasi unanime.

Come sarà prelevato questo contributo? Nessuno ce l'ha detto, perchè, ripeto, quando si parla di un principio non si scende ai dettagli sul modo in cui la tassa sarà prelevata: quello che credo di poter escludere è che si faccia un prelievo sulla percorrenza, perchè il prelievo sulla percorrenza richiederebbe un tale onere di controllo all'entrata e all'uscita che la tassa non renderebbe sufficientemente. Dovrebbe quindi essere una tassa una tantum o mensile o annuale, questo non lo sappiamo, dobbiamo praticamente attendere che il Consiglio federale faccia delle proposte. Naturalmente l'adesione di principio non ci vincola al momento in cui il Consiglio federale e le autorità federali ci domandassero una somma proibitiva. Il fatto di avere detto sì al principio non ci vincola evidentemente sul modo di prelievo.

Ripeto, comunque che non è una tassa fatta per la galleria del Gottardo: la galleria del Gottardo è soltanto, se così possiamo dire, il motivo che induce ad anticipare la realizzazione di un postulato (quello della tassa sul traffico

pesante) richiesto dalla Commissione che si è occupata della concezione globale del traffico.

**** --- ****

MODERATORE

Grazie prof. Bolla per queste anticipazioni.

Forse accanto al problema delle modalità c'è anche un problema di entità di questa tassa relativamente al traffico di transito. E qui vorremmo stuzzicare un po' il dott. Camponovo.

Dal punto di vista delle Ferrovie, per esempio, per parlare chiaro, a quanto dovrebbe ammontare questa tassa sul traffico di transito per un viaggio, supponiamo, Chiasso-Basilea?

**** --- ****

DOTT. CAMPONOVO

Si possono indubbiamente già fare dei calcoli. Per una tassa sul traffico di transito pesante si può ventilare una cifra. Le ferrovie non si sono ancora pronunciate in merito; mi baso su di un calcolo effettuato dall'amministrazione federale delle finanze che dice questo: nel 1975 un autotreno carico ha causato un costo alla comunità di 64 cts. al km. In seguito alla costruzione delle autostrade, argomentava l'amministrazione federale delle finanze, a questi 64 cts. per km. dovranno venire aggiunti qualcosa come 30 cts, cosìchè si arriva più o meno a 1 fr. di costo per km. causato da un automezzo pesante per spese di manutenzione, di controllo, di polizia, ecc., e, per rispondere al dott. Ratti, i 313 o 320 km. tra Basilea e Chiasso provocherebbero una spesa di 300-320.- fr.

Con questo non vorrei però che si affermi che io ho sostenuto la tesi che va applicata una tassa chilometrica. L'amministrazione delle finanze ha formulato alcune soluzioni e quella di maggior rilievo, se non erro, prospetta l'applicazione di una tassa globale. Io ho moltiplicato i 320 km. per 1 franco per formulare l'entità di una tassa.

**** --- ****

MODERATORE

Io ho voluto porre una domanda estremamente precisa, è chiaro che il dott. Camponovo ha, molto sinceramente, messo lì un'ipotesi di calcolo a partire, perchè nelle ipotesi di calcolo bisogna pure avere una base di partenza, da una base di proporzionalità chilometrica.

Mi sembrava estremamente importante arrivare ad un ordine di grandezza dell'entità della tassa.

Ciò non vuol dire ancora che la base di prelievo sarà una base chilometrica, mi pare che sia molto chiaro.

**** --- ****

Ha ragione Bolla quando dice che non è conosciuto ancora il sistema di prelievo. Per il momento ci si è pronunciati solo sul principio di una tassa sul traffico pesante. Proprio per questo motivo ho scritto al dr. Hürlimann per chiedergli se mi può dare qualche suggerimento di come la commissione (CGST) eventualmente si stia muovendo: in proposito non mi hanno ancora risposto, ma la risposta arriverà.

**** --- ****

Grazie on. Sadis.

**** --- ****

MODERATORE

Io ho ancora numerose domande derivate dall'intervento del signor Soldini di Milano; forse ne riterrei almeno due, eventualmente il signor Petrini può rispondere anche alle altre.

La prima è questa: in fondo, dal punto di vista degli autotrasportatori svizzeri l'apertura della galleria stradale del S. Gottardo non potrebbe essere un'occasione per un potenziamento delle proprie strutture. Le particolarità della legislazione svizzera non potrebbero privilegiare gli autotrasportatori locali rispetto ai concorrenti europei il cui parco veicoli non risponde alle nostre norme restrittive?

Mi pare che era una delle domande del signor Soldini al signor Petrini.

Vorrei ricordare ancora l'altra domanda di natura doganale: va bene predisporre itinerari ferroviari o stradali migliori, però si arriva sempre alla dogana e c'è anche un problema di efficienza doganale, ha detto il signor Soldini. Come lo si intende risolvere?

**** --- ****

DIR. FAUSTO PETRINI

I trasportatori sono chiamati in causa forse più di chiunque altro ente, forse più ancora delle ferrovie per quello che riguarda l'apertura della galleria autostradale. Vorrei solo brevemente rispondere alle domande, su due problemi, ossia quello posto dal signor Soldini, che riguarda i calcoli dei costi chilometrici massimi, che ho menzionato nella mia relazione di 1 fr. - 1.10 al km. sulla ferrovia e quello sui concetti del prelievo di una tassa sui veicoli pesanti. Nella relazione mi sono esposto, vorrei dire quasi un po' duro nel presentare quelle che sono le difficoltà dei trasportatori appunto per creare una discussione e per dimostrare che nell'ambito nostro abbiamo anche delle necessità dei trasportatori ticinesi e dei trasportatori confederati i quali con l'apertura del Gottardo si possono vedere concorrenziati in maniera molto sfavorevole dal traffico internazionale.

Il calcolo del franco e del franco e 10 che dovrebbe essere applicato al sistema Hupac e che dovrebbe favorire, il binomio ferrovia-strada, io l'ho ottenuto facendo delle indagini presso il trasportatori, e questo è anche quanto i trasportatori oggi dovrebbero poter pagare al massimo per essere concorrenziali su un trasporto internazionale. Non parliamo del trasporto interno svizzero, perchè il trasporto interno svizzero è regolato da altre tariffe, che non hanno niente a che vedere con quello che riguarda il traffico internazionale. Per quanto concerne la tassa sui trasporti pesanti qui si afferma, anche da parte del prof. Bolla, che il traffico pesante deve poter pagare una certa mancanza di entrate per ciò che riguarda le spese delle strade: anche l'on. Sadis ha menzionato a queste necessità di

copertura delle spese. Si parla addirittura di 1 fr. al km, quelli che potrebbero essere i costi suppletati sul consumo delle strade. Dobbiamo precisare che anche gli autotrasportatori, con i loro camion, pagano le soprattasse sul diesel e il consumo di un camion proporzionato al consumo di una vettura è molto più elevato. Quindi proporzionalmente paga già una tassa. L'automezzo è indispensabile, e non può essere sostituito per la distribuzione delle merci, per il servizio a domicilio, per tutto quello che concerne il trasporto fuori dai binari della ferrovia, perchè sappiamo che la ferrovia non può deragliare, deve rimanere sulla sua via, quindi questi calcoli lasciano un po' perplessi perchè nella commissione federale si parlava addirittura di arrivare ad applicare una tassa per camion forfettaria di 7'000.-fr. all'anno. Cosa vuol dire: che questa tassa forfettaria verrebbe a incidere in modo sostanzioso sui costi di trasporto e automaticamente sul costo della merce e sui costi dei prodotti e in secondo luogo non è proporzionale a quello che effettivamente potrebbe essere il consumo del camion che fa circolando sulla strada. Quindi noi abbiamo detto di rivedere quelli che sono i calcoli dei costi stradali appunto perchè questi calcoli ci sembrano basati su delle cifre esagerate e che quindi vanno anche a discapito dell'economia interna.

La galleria del Gottardo come strada non è che possa incidere fortemente su quello che è il traffico con pesi superiori ai limiti svizzeri verso la ferrovia in quanto già oggi se fosse possibile questi traffici passerebbero per la ferrovia tramite il Gottardo, però, appunto, chiediamoci perchè vanno via Austria, via Francia, perchè: perchè la Svizzera è troppo cara. Passando dalla Svizzera, malgrado che il tra-

gitto sia più corto, siamo troppo cari. Quindi qui forse bisognerebbe differenziare e dire cos'è il trasporto interno, cos'è il trasporto internazionale fatto da trasportatori svizzeri, cos'è il trasporto internazionale di transito fatto da trasportatori esteri.

Io penso di aver risposto genericamente a quelle che sono state le domande, se comunque ci sono altre domande.

**** --- ****

MODERATORE

Vedrò io di formulare delle domande.

**** --- ****

Lei è il più ottimista tra di noi. Tra l'altro ha detto: la strategia invece di essere quella di introdurre nuove misure di polizia, di limitare addirittura il carico, dovrebbe essere quella opposta, e mi sembra estremamente interessante questa sua posizione.

Perchè non portiamo anchè noi il limite di carico da 28 a 40 tonnellate? Invece di avere due camion in circolazione ne avremo uno, un po' più grosso, però abbiamo anche delle infrastrutture autostradali che ora permettono senz'altro il transito di veicoli di 40 tonnellate.

Estremamente stimolante tutto questo; il ragionamento però mi pare contraddittorio perchè con questo si apre al S. Gottardo la potenzialità di traffico che oggi è quella del Monte Bianco e quella del Brennero. Quindi una misura del genere, per finire, invece di diminuire il numero degli autotreni, li farebbe aumentare perchè il potenziale di traffico in questo caso peserebbe proprio sull'itinerario del S. Gottardo e inoltre manderebbe all'aria la strategia dei traffici HUPAC.

D'altro lato c'era un'altra sua argomentazione che è sicuramente molto reale, quella del costo del carburante Diesel: 200 lire in Italia - 600 lire in Svizzera, per fare il paragone. Secondo il signor Petrini il maggior costo del carburante terrebbe lontano il traffico dalle nostre strade. Ora la capacità di un automezzo pesante è di circa 400 litri: non so quanto consumi effettivamente uno di questi bolidi, però presumo che con 400 litri si possa andare da Chiasso

a Basilea e quindi consumare carburante pagato in Italia
200 lire il litro; cadrebbe così anche questo ostacolo.
Ritengo che sono domande probabilmente che molti degli
uditori si sono posti e probabilmente c'è una risposta
o ci sono degli elementi di risposta.

**** --- ****

DOTT. FAUSTO PETRINI

Dunque se posso rispondere alla domanda del dott. Ratti in particolare io ho appunto menzionato a questa possibilità. Io ho parlato non di necessità ma di possibilità ossia ho detto che per aumentare il traffico sulla linea del Gottardo con l'apertura della galleria l'unica alternativa è quella dell'aumento della portata, quindi qui mi sembra che siate anche voi d'accordo che aumentando la portata c'è un aumento di traffico.

Perchè oggi si discute appunto cosa porta l'apertura del Gottardo sul traffico stradale ed io ho menzionato che per poter portare un aumento ci deve essere una eccezione che può essere l'aumento della portata, come può essere anche il traffico notturno.

E' chiaro che se da una parte diminuisce senz'altro quello che sono i camion se aumentiamo la portata, d'altra parte aumenta il transito. Qui entra il fattore costi perchè il camion che trasporta 28 tonnellate o che ne trasporta 40 praticamente i costi fissi non è che variano eccessivamente e quindi il costo della merce verrebbe ad essere inferiore, oggi a livello internazionale si sfrutta la portata per diminuire i costi unitari. Comunque non è una richiesta che è stata fatta ma è una supposizione, di quello che potrebbe essere l'aumento del traffico, cosa potrebbe provocare l'aumento del traffico con l'apertura del Gottardo. Per quanto riguarda la differenza dei costi del carburante sappiamo che nelle altre nazioni, in particolare l'Italia, non applicano delle tasse supplementari doganali appunto per facilitare il trasporto su strada e per non incrementare i costi di trasporto su strada. E' logico che un camion probabilmente attraverserà dall'Italia alla Germania la Svizzera sen-

za dover fare il pieno, però bisogna calcolare che dovrà ritornare, quindi un pieno lo dovrà fare in qualunque modo o in Germania o in Svizzera, e ciò ai nostri prezzi. Qui diciamo che dipende dal consumo di un veicolo o dall'altro, questi sono calcoli che oggi io non posso precisare, il consumo è comunque abbastanza elevato. Sappiamo che oggi tanti di questi veicoli non pagano nemmeno, ma girano con le carte di credito con le quali possono fare il pieno in qualunque posto.

Non sò se ho risposto alla domanda.

**** --- ****

DOTT. CAMPONOVO

Per quanto concerne la questione del carburante va rilevato che con 400 litri di diesel un autocarro pesante fa un viaggio da Milano a Francoforte e torna in Italia senza spendere una lira, un marco o un franco supplementare per rifornirsi di carburante, cioè può fare tutto il viaggio acquistando il carburante in Italia e non deve far ricorso a rifornimenti ulteriori.

**** --- ****

Non vogliamo ulteriormente approfondire questo problema.

**** --- ****

SIGNOR PAOLO BUZZI

Io vorrei insistere su un lato del problema che può sembrare marginale ed è appunto quello del traffico tra il Ticino e la Svizzera. Abbiamo visto tutti questi problemi di gran traffico e il problema del corridoio nord-sud ci può far dimenticare un po' quello che è il traffico Ticino-Svizzera. Adesso, da quanto è stato detto in questi interventi, vedo che è ancora più importante che noi Ticinesi insistiamo su questi punti. Il primo è l'economicità del trasporto dal Ticino al resto della Svizzera e qui le Ferrovie federali svizzere non devono dimenticare che hanno contribuito in modo pesante a svantaggiare l'economia ticinese rispetto a quella d'oltr'Alpe, perchè la nostra economia si è trovata davanti a delle spese di trasporto forti, dovute a questo monopolio della ferrovia, e ora che ci sarebbe la possibilità con l'apertura della galleria del S. Gottardo di effettuare i nostri trasporti a costi inferiori, non vorremmo essere nuovamente penalizzati.

E' evidente che qualsiasi persona in Svizzera possa dire: "è giusto che l'autotrasportatore estero che attraversa la Svizzera con il pieno di Diesel fatto in Italia e ci crea solo dei costi venga tassato perchè lui porta via un utile alla ferrovia, alla nostra ferrovia svizzera, che non può fare il trasporto". Però, visto nell'ottica ticinese non è giusto che l'autotrasportatore ticinese venga tassato per il trasporto dal Ticino alla Svizzera o viceversa, e qui abbiamo sentito, si parla addirittura di 1.- fr. al km. ciò che indica chiaramente la mentalità e l'idea che sta dietro.

Quando l'avv. Bolla dice: "che importa è il principio poi

la modalità verrà dopo, io invece direi che è molto importante per noi Ticinesi insistere sulla modalità, cioè tassa fissa e non tassa sulla distanza, altrimenti ci ritroveremo nella stessa situazione di svantaggio rispetto agli imprenditori della Svizzera interna perchè il trasporto dal Ticino ad un'altra regione della Svizzera costerà sempre di più che il trasporto del triangolo Berna-Zurigo-Basilea.

E qui io penso che questa dovrebbe essere una nostra rivendicazione precisa anche perchè da anni il Ticino ha chiesto la famosa tratta morta di 100 km. e le ferrovie non ce l'hanno mai accordata.

Anche parlando di costi è evidente che i costi della ferrovia siano forti, ma i costi di carico e di scarico. I costi di percorrenza sono molto inferiori. E' stato fatto pure un accenno, prima, a pretese di prestazioni sociali, ecc. da parte degli autotrasportatori.

Signori, noi sappiamo che le ferrovie come d'altronde lo Stato in generale hanno dei costi di personale direi, pazzeschi. Penso di non offendere nessuno. E allora non si può pretendere che anche gli altri abbiano dei costi che pareggino questi: per venire ad un esemplare pratico: abbiamo in ogni paesino una stazione merci che provoca dei costi fissi enormi. Ma è una cosa assurda nel 1980, perchè il trasporto dalle stazioni importanti ai singoli paesi dovrebbe essere fatto con un automezzo e non con la ferrovia. Questi sono alcuni dei costi inutili che incidono sul costo delle ferrovie e incidono sul deficit della ferrovia ed allora non potrà mai essere concorrenziale con la strada. Ma non si può per questo tassare il traffico stradale perchè ciò sarebbe un peso per i costi economici del nostro Cantone che ritengo veramente eccessivo.

MODERATORE

Penso veramente che l'intervento del signor Buzzi pone un problema quasi storico per l'economia ticinese e per l'industria ticinese: il problema che da sempre il Ticino ha dovuto lottare per evitare di essere discriminato o ulteriormente sfavorito nell'accesso ai mercati della Svizzera interna e credo che più che una domanda dobbiamo prendere atto un po' della posizione del signor Buzzi che rappresenta qui un po' gli industriali del Cantone e sicuramente nella discussione sulla modalità di percezione della tassa sul traffico pesante questi argomenti saranno argomenti di peso.

Quindi io ne prenderei soprattutto atto.

**** --- ****

Il prof. Bolla voleva accennare anche una risposta.

**** --- ****

PROF. BOLLA

La questione concerne effettivamente l'economia ticinese. Io qui non rappresento l'economia ticinese, rappresento il Touring Club svizzero, un ente che va dal Ticino a Ginevra. Guardi però signor Buzzi che questa bottiglia d'acqua minerale viene portata in autoveicolo da Passugg fino nel Ticino. Domani, se avremo la tassa, dovranno pagarla i signori grigionesi per portarla qui, come noi dobbiamo pagare se vogliamo portare della nostra acqua minerale dall'altra parte: la questione semmai è quella di avere una tariffa preferenziale per il Cantone Ticino e questa cosa concerne il Consiglio di Stato.

**** --- ****

ONOREVOLE UGO SADIS

Penso che ci si muoverà lungo quelle direttrici auspiccate da Papa e da noi ticinesi e non invece quelle della città di Zurigo o della città di Berna.

**** --- ****

MODERATORE

Grazie, penso che è giunto il momento di chiudere questa giornata che, mi pare, è stata molto, molto intensa e spero che tutti i partecipanti abbiano potuto beneficiare di queste discussioni.

Ringrazio l'on. Sadis in modo particolare, tutti voi e i relatori, signori Petrini dell'associazione degli autotrasportatori, dott. Camponovo della direzione generale delle ferrovie, prof. Bolla del Touring Club svizzero e Coscienza svizzera che ha permesso di organizzare questa giornata. Penso che il segretario di Coscienza svizzera, prof. Beeler ha due comunicazioni importanti.

**** --- ****

PROF. G.L. BEELER

segretario "C.S."

E' già stato detto dal dott. Ratti che il dibattito odierno verrà raccolto in un nostro bollettino, a chi dovesse interessare, basta scrivere al Gruppo di studio Coscienza svizzera, Casella postale Bellinzona o darmi adesso l'indirizzo.

Seconda cosa, un anticipo; nel pomeriggio di sabato 10 novembre p.v. in Mesolcina, in località che sarà definita si terrà una giornata di studio sul problema energetico e le regioni di montagna.

Hanno già dato la loro adesione il consigliere di Stato grigionese Cadruvi e il consigliere di Stato del Cantone Ticino on. Caccia.

Ci saranno anche altri oratori, comunque prossimamente verranno date le indicazioni su questa nuova giornata di studio.

**** --- ****