

IL PUNTO FRANCO DI CHIASSO

COS'E' UN PUNTO FRANCO

L'ART.1 DELLA LEGGE FEDERALE SULLE DOGANE SANZIONA CHE CHIUNQUE VARCA LA LINEA DOGANALE SVIZZERA TRASPORTANDO MERCI, DEVE PAGARE I TRIBUTI (IL DAZIO).

IL PUNTO FRANCO RAPPRESENTA UNA DELLE POCHE ECCEZIONI A QUESTO RIGUARDO. GRAZIE AD ESSO SI POSSONO DEPOSITARE PER UN PERIODO ILLIMITATO DI TEMPO, LE MERCI DI PROVENIENZA ESTERA IN TERRITORIO POLITICAMENTE SVIZZERO MA DOGANALMENTE ESTERO. LE MERCI PAGHERANNO I TRIBUTI SOLO SE VERRANNO INTRODOTTE DEFINITIVAMENTE IN SVIZZERA, MA POTRANNO ANCHE PROSEGUIRE IN TRANSITO SENZA FORMALITA' DOGANALI DA PARTE SVIZZERA. IL PUNTO FRANCO E' DUNQUE CONSIDERATO TERRITORIO DOGANALMENTE ESTERO ED E' COSTANTEMENTE SOTTO CONTROLLO DELLA DOGANA SVIZZERA.

UTILITA' DEL PUNTO FRANCO

I motivi per cui le merci sostano in Punto Franco sono moltissimi. Ne elenchiamo qualcuno:

- Necessità di adeguare la produzione al consumo (es. raccolto agricolo in un determinato periodo e consumo durante tutto l'anno, quindi deposito in Punto Franco e sdoganamento in piccole quantità).
- Acquisto di grosse partite e rivendita in parecchi stati a diversi clienti che al momento dell'acquisto non sono ancora noti. Per i clienti svizzeri la merce verrà sdoganata, per gli altri sarà spedita per sdoganamento nei vari paesi di destinazione.
- Deposito di grosse partite destinate alla Svizzera di merci colpite da alti dazi. Sdoganamento in piccoli lotti secondo il consumo giornaliero, evitando pertanto di sborsare somme ingenti per lo sdaziamento dell'intera partita.
- Depositi di distribuzione (es. auto provenienti con treno blocco dalla Germania e distribuzione ai vari agenti rivenditori secondo le ordinazioni).
- Merce che giunge al confine non accompagnata dai documenti richiesti. Deposito in attesa di detti documenti.

- Merce in viaggio che necessita di una piccola lavorazione, (come etichettatura) o di cambiamento di imballaggio danneggiato. Infatti nel Punto Franco si può reimballare, esaminare, analizzare, campionare, dividere, assortire, mescolare la merce depositata.
- Deposito della merce in attesa del pagamento o di altre formalità prima di essere consegnata.
- Necessità di sdoganamento "al peso netto" cioè allontanamento di imballaggi pesanti che altrimenti pagherebbero il dazio come la merce.
- Necessità di controllare, spuntare, rimarcare partite di merci o eseguire perizie assicurative, ecc., ecc.
- Opportunità di cambiare mezzo di trasporto (dal vagone al camion e viceversa o da un camion a un altro).

Tutto questo e altro sempre - in linea di principio - per merce allo stato estero.

Il Punto Franco insomma é un po' la banca della merce.

CARATTERISTICHE DEL PUNTO FRANCO DI CHIASSO

Data la situazione geografica e non disponendo di un grande consumo locale il Punto Franco di Chiasso é particolarmente utile per il transito e per il commercio internazionale che sono poi le basi di tutta la vita economica chiassese.

Vi sono circa 60 ditte tra case di spedizione e ditte industriali o commerciali che operano giornalmente in Punto Franco e altre 60 che operano almeno una volta alla settimana oltre a moltissime altre che operano più raramente o occasionalmente. I reparti affittati a questi utenti sono oltre un centinaio. I clienti del Punto Franco sono di ogni nazionalità e ogni partita depositata grande o piccola ha una sua provenienza spesso fuori dalla Europa e una sua destinazione e un suo motivo specifico di essere in deposito nel Punto Franco.

A ragione dunque un noto settimanale italiano ha definito il Punto Franco di Chiasso "la piattaforma svizzera del commercio internazionale".

In occasione di recenti convegni nonché anche nella giornata di studio di coscienza svizzera del 29.09.79 ad agno abbiamo visto che per quanto concerne in particolare il settore delle Alpi centrali la percentuale di traffico merci in transito su ferrovia è passata, dal 1965 ad oggi, dal 34% al 15% rispetto all'interscambio complessivo; in termini assoluti il sistema ferroviario elvetico che nel 1965 garantiva il passaggio di 7,7 mio t tra l'Italia e il N Europa ne trasporta oggi 8,8.

Il settore dei valichi ferroviari nelle Alpi Occidentali e Orientali ha meno risentito della perdita di percentuali nell'interscambio complessivo, passando dal 36% del 1965 all'odierno 27%; in termini assoluti sia le ferrovie francesi che quelle austriache hanno aumentato considerevolmente il traffico segnando nel medesimo periodo un progresso rispettivamente da 4,1 a 9,9 mio t e da 4 a 5,9 mio t.

Ancor più marcata la crescita manifestata dal trasporto stradale che dal 10,6% del 1965 (2,4 mio t) ha oggi superato il 33%, in virtù della disponibilità delle due grandi direttrici del Brennero e del Monte Bianco; rispetto al totale di 18 mio t di scambio commerciale Italia - N Europa, le Alpi austriache ne attraggono 12,4, le francesi 6 mentre attraverso la Svizzera non transitano su strada più di 400'000 t.

Il trasporto ferroviario è comunque ancora il leader nell'interscambio con 24,7 mio t (1978) contro 18 via strada.

In tale contesto l'apertura del traforo del S. Gottardo (5.9.80) ed il progressivo completamento dell'autostrada Basilea - Chiasso per le tratte mancanti a N (1982) e a S (1988) del valico, introducono una variabile di notevolissima incidenza che non potrà non mutare radicalmente la distribuzione delle correnti dei traffici transalpine sia turistiche che commerciali.

Le motivazioni che ci fanno ritenere di fondamentale importanza l'apertura del S. Gottardo sono:

- potenziale economico dell'area di influenza, poiché la direttrice del S. Gottardo congiunge in linea diretta le zone più dense e industrializzate della CEE a N e a S (triangolo industriale padano) delle Alpi;
- minori distanze reali, poiché il risparmio di percorrenza rispetto agli altri valichi per le destinazioni padane dal N Europa risulta di 250 - 350 km;
- miglior qualità infrastrutturale, poiché e la quota del valico (1'100 m s/m) e l'attrezzatura stradale (3 corsie per senso di marcia nel tratto di rampa) aggiungono al risparmio di percorrenza anche i vantaggi di una maggiore celerità e di un conseguente minor costo operativo.

Sulla scorta di tali considerazioni appare subito manifesto come il traforo del S. Gottardo possa provocare e, nel breve e nel medio periodo, una serie di ripercussioni e modificazioni radicali nel flusso delle relazioni turistiche e commerciali attraverso l'arco alpino. Va peraltro sottolineato che lo sviluppo del fenomeno, specie per quanto attiene al trasporto merci, non potrà risentire di una serie di restrizioni e contromisure che la Confederazione pone in essere nel cōtesto di precisi indirizzi espressi da tempo dal Consiglio Federale e noti anche come Concezione Globale Svizzera dei Trasporti (CGST).

Per quanto riguarda in particolare il traffico di transito la CGST privilegia nettamente il trasporto ferroviario; mentre per quanto concerne il trasporto stradale i valori attuali (400'000 t) non dovrebbero essere superati.

L'affermazione potrebbe sembrare paradossale se non si considera il complesso della strategia restrittiva che la Svizzera intende porre in atto a complemento degli interventi già oggi operanti contro il trasporto stradale; ciò non elimina il paradosso della posizione ma serve a spiegarne le motivazioni. La strategia si fonda su di un insieme articolato di provvedimenti quali:

- la limitazione della portata massima per gli automezzi 28 t contro 38/40 del resto dell'Europa;
- la miglior competitività del sistema ferroviario con in particolare:
 - il raddoppio della linea del Lötschberg,
 - la nuova stazione di smistamento di Domodossola II,
 - l'offerta di un efficiente servizio di trasporti combinati strada - ferrovia (Huckepack);
- l'istituzione di un'imposta di uso delle infrastrutture.

Al 1995 - 2000 il volume complessivo di interscambio terrestre tra l'Italia e N Europa dovrebbe passare dagli attuali 45 mio t ai previsti 70 - 80.

Per quanto riguarda la ripartizione geografica le opinioni concordano nel ritenere possibili i valori seguenti:

- Alpi Occidentali

(ferrovia del Fréjus (Modane), tunnel stradali del Gran S. Bernardo, Monte Bianco, Fréjus (apertura autunno 1980) con 26 - 30 mio t, di cui 6 - 8 per strada e 18 - 20 per ferrovia;

- Alpi Centrali

(ferrovie del Lötschberg-Sempione e del S. Gottardo,
tunnel stradali del S. Gottardo e S. Bernardino)
con 22 - 26 mio t, di cui 4 - 6 per strada, 14 - 15
per ferrovia e 4 - 5 via Huckepack;

- Alpi Orientali

(ferrovia del Brennero, valichi stradali del Passo Resia
e del Brennero)
con 22 - 24 mio t, di cui 15 - 17 per strada e 7 per
ferrovia.

Per quanto ci concerne al traffico di transito sopraindicato
dobbiamo aggiungere il traffico import - export tra la
Svizzera e l'Italia. Attualmente 3,5 mio t di cui 2 con
origine o destinazione il Canton Ticino. Secondo le
previsioni CGST 1995-2000 l'import - export italo-elvetico
dovrebbe aggirarsi su 5 mio t, di cui 3 per strada e 2 per
ferrovia.

In definitiva quindi al confine sud affluiranno al 1995-2000
27 - 31 mio t così ripartite:

- ferrovia (Sempione, Luino, Chiasso) 16 - 17 mio t,
- strada 7 - 9 mio t,
- Huckepack 4 - 5 mio t.

In termini di volume di traffico stradale si tratta di
passare dagli attuali 1'000 autoveicoli giorno ai 4'000.

Di fronte a tali consistenti e forse anche preoccupanti prospettive di aumento del traffico stradale l'Associazione spedizionieri Chiasso - di cui ne sono ~~era~~ il Vice-Presidente - sta portando avanti dal 1976 un ventaglio di proposte - purtroppo senza molto successo - a causa, debbo confessarlo, del disinteresse politico in materia, dimenticando troppo spesso che, comunque, il settore dei trasporti internazionali nel Mendrisiotto coinvolge direttamente circa 2'300 persone ed indirettamente altrettante che rappresentano un quinto della popolazione attiva del distretto.

- Misure transitorie e di immediata attuazione

- abilitazione al transito comunitario - almeno nella relazione di traffico N - S-del valico autostradale turistico di Brogeda, oggi utilizzato solo nella misura del 10 - 15% dal traffico turistico;
- abilitazione al transito comunitario del valico di Brusata/Bizzarone;
- abilitazione della strada cantonale Brusata bivio per Mendrisio alle 38 t;
- spostamento del transito dei vuoti in uscita dal territorio elvetico dal Gaggiolo verso altri valichi, in particolare Brusata/Bizzarone;
- ampliamento dell'orario operativo - limitatamente al transito - dei valichi Stabio-Gaggiolo e Chiasso-Brogeda;
- Brogeda / opera di emergenza;

- Misure a medio e lungo termine
 - introduzione dell'orario continuato limitatamente al traffico di transito ai valichi Stabio-Gaggiolo e Chiasso-Brogeda;
 - costruzione della dogana italiana di Brogeda i cui cantieri sono stati abbandonati per mancanza di fondi nell'autunno 1978;
 - creazione di un interporto - anche in forma ridotta - nel Pian Faloppia;
 - creazione della dogana internazionale di Stabio-Gaggiolo;
 - del terminal Huckepack nonché di un interporto sempre a Stabio-Gaggiolo;
 - costruzione di una bretella di collegamento autostradale N2 - autostrada dei Laghi fra Mendrisio e Varese;

Da parte italiana invece va sempre più affermandosi,
per quanto ci riguarda, la strategia seguente:

- due dogane ferroviarie internazionali: Chiasso e Luino;
- due dogane stradali di scorrimento: Chiasso-Brogeda e
Stabio-Gaggiolo;
- quattro autoporti - ovviamente tutti in territorio italiano:
 - Busto Arsizio
con terminal Huckepack (Rotterdam - Italia)
 - Seregno
 - Varese (?)
 - Como - Montano-Lucino

Strategia come rileverete in netto contrasto con quanto
auspicato da lato elvetico.

La dogana merci di Brogeda

E' il più importante dei 10 valichi che su un arco di circa 10 km., da Vacallo a Novazzano, collegano l'Italia alla Svizzera, nel seguente ordine:

Roggiana, tra Vacallo e S. Ambrogio (pedonale)

Pizzamiglio, tra Vacallo e Maslianico - Cernobbio

Brogeda turistica, il grande valico autostradale

Brogeda merci

Chiasso-Strada, tra Chiasso e Ponte Chiasso - Monte Olimpino - Como

Chiasso-Stazione, il valico ferroviario tra Chiasso e Como, con le
varie suddivisioni (Viaggiatori - Grande Velocità -
Posta - Piccola Velocità)

Pedrinate, tra Pedrinate e Drezzo

Ponte Faloppia, tra Seseglio e Ronago

Novazzano, tra Novazzano e Ronago

Brusata, tra Novazzano e Bizzarone

Negli anni che precedettero la seconda guerra mondiale Chiasso-Strada (di cui Brogeda merci é una suddivisione) era un ufficio doganale di media importanza, con forte traffico di confine e una quantità relativamente modesta di sdoganamenti di merci. Il "boom" é scoppiato nell'immediato dopoguerra ed é strettamente collegato all'aumento generale della motorizzazione e dei trasporti stradali.

I dati che seguono illustrano eloquentemente tale evoluzione:

Anno	Introiti doganali fr.	Effettivo del personale (senza le guardie di confine)
1945	65'152	23
1948	3'264'156	30
1954	6'203'810	32
1957	12'589'966	38
1960	17'271'936	42
1963	43'130'231	44
1971	65'821'395	61 (apertura valico autostradale)
1979	74'176'993	71

A titolo di confronto, nel 1979, gli introiti doganali del IV circondario sono stati complessivamente di

franchi 302'420'052.99,

mentre gli introiti riscossi dalle dogane svizzere nello stesso anno hanno raggiunto la cifra record di

franchi 4'310'485'699.94,

ciò che rappresenta circa 1/3 degli introiti fiscali della Confederazione. (1971: fr. 3'647'721'006 pari quasi a 1/2 degli introiti complessivi).

La sezione di Brogeda é riservata unicamente allo sdoganamento delle merci. E' stata costruita su un sedime di circa 35000 mq, su progetti dello studio d'architettura Camenzind e Broggi di Lugano. Il progetto e il relativo preventivo per fr. 18'394'000 (compreso l'acquisto del terreno) fu approvato dalle Camere federali il 4 marzo 1964.

L'areale é suddiviso in 2 settori:

quello riservato al traffico dall'Italia alla Svizzera, largo 82 m e lungo 290 m, comprende un posteggio per gli autocarri in entrata e una rampa coperta di 126 m di lunghezza e di 12 m di larghezza.

All'estremità della rampa si trovano alcuni locali per il servizio di visita (compreso un piccolo laboratorio) e per il veterinario di confine.

Sul piazzale vi sono due pese a ponte della capacità di 60 tonnellate ciascuna. Diverse altre bilance sono incorporate sulla rampa dove sono pure montate tre gru della portata di 2,5 t. ognuna per il trasbordo rapido e razionale delle merci.

A partire dal prossimo autunno anche il traffico merci direzione Svizzera Italia passerà da Brogeda. Il settore esportazione comprende solamente le corsie di accesso, un posteggio e una piccola rampa per le visite.

L'edificio di sdoganamento é situato tra i due settori. Al pianterreno di trovano gli uffici di sdoganamento e del personale dirigente. Diverse case di spedizione hanno uffici propri al primo piano, ciò che permette una stretta collaborazione tra vettori delle merci e amministrazione delle dogane.

La costruzione, iniziata nel 1965 sotto la direzione dell'Ufficio delle costruzioni federali di Lugano, con a capo l'arch. Arnolfo Codoni, é stata portata a termine nel 1967 e messa in servizio a partire dal 7 dicembre 1967.

Il quantitativo delle operazioni doganali é da allora in costante aumento, come risulta dallo specchio seguente, relativo al traffico d'importazione:

	Bollette commerciali		Bollette private		Procedure penali (comm. + privati)	
	1970	1979	1970	1979	1970	1979
Brogeda merci Chiasso strada Autostrada	59'878	166'407	31'523	151'415	246	1'586
IV Circondario	229'546	341'711	119'706	398'128	1'849	3'770

Nel 1979 sono così transitati da Brogeda ben 82732 autocarri provenienti dall'Italia (circa 6000 in più che nel 1978) e 31661 diretti in Italia (circa 2000 in più dell'anno precedente).

Da rilevare che all'importazione dall'Italia le merci sono prevalentemente trasportate per strada, mentre all'esportazione lo sono per ferrovia, come risulta dalle cifre di traffico del 1979 nel IV circondario (Ticino + Mesolcina):

1979	Strada tonn. netto	Ferrovia tonn. netto
Importazione	2'440'175 = 80%	614'746 = 20%
Esportazione	211'759 = 24%	666'143 = 76%

Nel traffico di transito attraverso la Svizzera (cifre globali) prevalgono invece nettamente i trasporti ferroviari con un peso lordo di 11'677'280 tonnellate (pari al 96%) rispetto alle 469'826 tonnellate lorde (pari al 4%) trasportate per strada.

Nelle cifre del transito ferroviario sono inclusi circa 200 autotreni al giorno che entrano da Brogeda per andare ai magazzini X/XIII della stazione merci di Chiasso dove vengono trasbordati su circa 100 carri ferroviari

al giorno a destinazione di tutti i paesi del nord Europa o d'Oltremare. In senso inverso, una sessantina di autocarri e autotreni prelevano giornalmente merce giunta per ferrovia per trasportarla in Italia o nei paesi mediterranei.

Gli attuali impianti di Brogeda verranno completati nei prossimi mesi con nuovi uffici, padiglioni e tettoie per i controlli doganali (per un importo di circa 2 milioni) nonché con la grande area di sosta per i veicoli diretti in Italia, in prossimità di Brogeda, su un'area di circa 20000 mq. (per un importo di circa 2,6 milioni di franchi), costruita a spese del Comune di Chiasso, con la partecipazione delle Strade Nazionali e delle Strade Cantonali.

Per far fronte ai nuovi aumenti di traffico, che si prevedono dopo l'apertura della galleria del S. Gottardo, é inoltre all'esame delle due amministrazioni doganali l'estensione degli orari di sdoganamento, almeno per il traffico di transito (eventualmente come all'orario di circolazione del traffico pesante: 0400 - 2200 d'estate e 0500 - 2100 d'inverno).

Cenno storico
Sviluppo della stazione di Chiasso
Esercizio della stazione di Chiasso Smistamento

La cittadina di Chiasso deve la sua prosperità e la sua notorietà all'esistenza della stazione internazionale. Infatti da oltre un secolo Chiasso vive un'esistenza intima con il movimento ferroviario. In merito, già nel 1948, sul giornale regionale Antonio Scanziani scriveva:

" Chiasso è un luogo abitato da gente simpatica, tuttavia raramente ci si ferma. Se esci dall'arcinota stazione internazionale, diresti che tutta la cittadina non sia altro che il prolungamento della stazione stessa .

Ogni attività locale è in rapporto stretto con il mondo dei binari. Fuori dalla stazione, se dai un'occhiata in giro, scorgi immediatamente, sugli edifici più appariscenti, le insegne di conosciute e sconosciute case di spedizione, di banche, di uffici cambiavalute. Se poi presti attenzione a quanti s'incontrano per le vie, si nota che la maggioranza della gente indossa un'uniforme. Si vedono berretti di servizio di ogni tipo, da quelli più rigidi dei ferrovieri svizzeri a quelli più alti e filettati in oro dei dipendenti delle Poste e Dogane federali, dagli altri degli impiegati delle Poste italiane, della Guardia di Finanza, della Gendarmeria cantonale ecc.

Chiasso è il paese del berretto."

Oggi qualche cosa è cambiato ma la presentazione dello Scanziani mantiene la sua piena validità.

La prima stazione di Chiasso risale al 1874, con l'inaugurazione del tronco ferroviario Lugano - Chiasso avvenuta il 6 dicembre dello stesso anno. Tronco che risultava isolato non solo verso Como ma anche dal Sopraceneri. La stazione di allora contava 5 binari con uno sviluppo complessivo di 1900 m (vedi schizzo allegato). In uno scritto dell'epoca, 1874, si scriveva:

" L'edificio della stazione è una baracca. Nulla più di una baracca, nella quale trovano posto in qualche maniera, un modesto ufficio, un locale per il personale scorta-treni, due sale d'aspetto e un bugigattolo per la posta."

Terminati i trafori del S. Gottardo e del Monte Ceneri, l'intera linea ferroviaria da Lucerna a Milano poté essere inaugurata il 21 aprile 1882. Con questo avvenimento, la stazione di Chiasso assurse in modo completo al rango di stazione internazionale. Contrariamente alle previsioni, già nel 1883, secondo anno d'esercizio, la ferrovia del S. Gottardo dovette raddoppiare il numero dei treni merci giornalieri, inizialmente fissato a 10. I treni merci trasportavano a quell'epoca 100 t. di carico (oggi 1300 t). Il treno merci più " rapido" impiegava 15 ore e 39 minuti da Arth-Goldau a Chiasso alla velocità media di 12,6 km/h. Oggi impiega poco più di 3 ore alla velocità media di 70 km/h.

Con il costante aumento del traffico si resero necessari lavori di ampliamento degli impianti di stazione, come pure delle tratte d'accesso.

- 1901 : ampliamento testata sud e costruzione doppio binario per Como S.G.
- 1907 : ampliamento testata nord e costruzione doppio binario per Mendrisio nel 1912
- 1923 : costruzione magazzini merci e doganali
- 1932 : costruzione del 2.o marciapiede alla stazione viaggiatori

Dal 1932 al 1956 non vi furono mutamenti importanti

- 1956 : inizia la costruzione della nuova stazione di Chiasso Smistamento

- 1967 : inizio dell'esercizio nella nuova stazione di Chiasso Smistamento
- | | | |
|---------------------------|------------------------|-------------------|
| Occupazione territoriale: | 500.000 m ² | (prima 380.000) |
| Asse longitudinale | : 3,5 km | (prima 2,6 km) |
| Lunghezza totale binari | : 110 km | (prima 57 km) |
| Numero totale scambi | : 420 | (prima 229) |

Chiaramente un ampliamento notevole rispetto alla situazione del 1956. Con l'inaugurazione della nuova stazione, tutto il traffico delle merci viene svolto a Smistamento, ad eccezione delle partenze per le due direzioni, rimasto quello precedente.

Chiasso Smistamento poggia sui territori giurisdizionali dei comuni di Chiasso - Pedrinate - Novazzano e Balerna

La stazione internazionale di Chiasso è di proprietà delle FFS. Viene però gestita in comune con le ferrovie italiane dello Stato (FS). L'uso in comune è regolato da una convenzione particolare datata 16 agosto 1882 tra l'allora Ferrovia del Gottardo e le Strade Ferrate dell'Alta Italia (una copia è allegata). L'ammontare degli stipendi degli impiegati FFS e FS operanti a Chiasso (salvo alcune eccezioni), come pure le spese d'esercizio e di manutenzione degli impianti vengono addebitate ad un conto comune e sopportate in parti uguali dalle due amministrazioni

Stazione di Chiasso Smistamento

L'organizzazione del lavoro ed i compiti specifici non sono paragonabili ad altre stazioni di smistamento dell'interno. La funzionalità dell'esercizio ferroviario deve qui tener conto delle necessità:

- delle due amministrazioni doganali
- dei due servizi sanitari di confine
- della Guardia di Finanza
- delle Case di spedizioni
- dell'amministrazione ferroviaria corrispondente (FS)

Specialmente le amministrazioni doganali influenzano l'andamento dell'esercizio nel senso che un gran numero di carri deve essere piazzato alle rampe doganali per il dettagliato controllo delle merci.

Ai servizi sanitari di confine incombe l'obbligo del controllo del bestiame e delle derrate alimentari

La Guardia di Finanza controlla ogni carro direzione sud, scopo l'identificazione di eventuali tentativi di contrabbando

- Impianti di binario

La sua caratteristica forma a asola è stata imposta dalla configurazione collinosa della regione e non dalle esigenze del servizio.

Abbiamo:

- il fascio L : arrivi dal nord e dal sud e in parte partenze per per il nord
- " N/O/P : detto direzionale o di formazione
- " C : di partenza
- " U : di ricovero
- " R/S : doganale e in parte ricovero
- " Z/M : binari di magazzino
- " K : sella di lancio per le operazioni di smistamento

Il cervello della stazione è costituito dalla Cabina di comando K, ubicata al 5.º piano del fabbricato che porta lo stesso nome, dove troviamo centralizzata la dirigenza del movimento. Vengono qui allestiti i programmi giornalieri di accettazione dei treni rispetto all'occupazione dei binari, viene diretta e sorvegliata l'attività esterna ed anche coordinata l'attività delle diverse locomotive di manovra (8 in totale).

Il complesso dei nuovi impianti viene comandato a distanza da 4 banchi grafici di comando. L'intesa con il personale operante sui fasci avviene per radio, per telefono o con altre apparecchiature denominate avvisatori di binario

La trasmissione e ricezione dei telegrammi per tutti i servizi della stazione di smistamento avviene nell'Ufficio Telescriventi, ubicato pure al 5.º piano del fabbricato K. Il recapito dei telegrammi è assicurato, sullo arco delle 24 ore, da una posta pneumatica (ad aria compressa).

- Impianti di sicurezza

I binari d'ingresso dei treni sono isolati e controllati elettricamente in dipendenza con i segnali della tratta. Da e per l'Italia la segnaletica è di tipo FS. Tutti gli itinerari di manovra sono dipendenti e assicurati fra di loro. La percorrenza è coordinata dai segnali bassi.

La velocità dei carri smistati dalla sella di lancio K viene rallentata, a valle delle rampe di discesa, da speciali freni di binario. Si tratta di segmenti metallici molto resistenti che " stringono " la ruota del carro mentre passa, rallentandone la velocità. L'intensità dell'azione frenante è frutto di un calcolo, che avviene elettronicamente e con grande rapidità, del peso del carro e della velocità di arrivo. Il coordinamento dei dati relativi alla velocità è assicurato da un radar. Le operazioni di smistamento sono attentamente sorvegliate, in quanto rivestono un certo pericolo. Un agente particolarmente istruito può intervenire manualmente a potenziare la frenatura e viceversa, verificandosi situazioni particolari, allo scopo di evitare collisioni.

- Movimento treni e carri

<u>Treni</u> in arrivo dal Gottardo	: 38, in media, ogni giorno
<u>Treni</u> in partenza per il Gottardo	: 32, " " "
<u>Treni</u> in arrivo dal Sud	: 31, " " "
<u>Treni</u> in partenza per il Sud	: 32, " " "

1979

Totale <u>carri</u> in arrivo dal nord	: 279'286 = + 6,1 % rispetto al 1978
Totale <u>carri</u> in arrivo dal sud	: 259'286 = + 5,3% rispetto al 1978

Totale <u>carri</u> in partenza nord	: 288'968
Totale <u>carri</u> in partenza sud	: 248'649

Totale <u>t.</u> arrivi nord e sud	: 16.908.533 tonnellate
Totale <u>t.</u> partenze nord e sud	: 16.941.934 tonnellate

Ulteriori dettagli deducibili dalla ricapitolazione che alleghiamo.

- Operazioni di smistamento dei treni

La funzione principale della stazione di Chiasso Smistamento è quella, appunto, di smistare i treni, ricomponendoli poi nuovamente ma in ossequio ad altre direttive prefissate. Smistamenti che avvengono sulle selle di lancio, in gergo chiamate " Parigine". La più importante è quella del fascio K, con due binari percorribili alternativamente (K 7 e K 8). Le operazioni sono completamente automatizzate, ad eccezione della loc. di manovra che spinge. Gli scambi si dispongono pure automaticamente in quanto precedentemente vengono programmate, in un elaboratore, le diverse destinazioni (binari del fascio direzionale NOP). In altre parole ogni carro che percorre un determinato itinerario dà poi il nuovo itinerario al carro successivo.

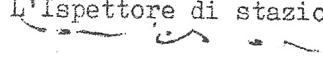
- Linea di contatto

Siccome la linea di contatto delle FFS è di 15.000 V, alternata, 16 periodi e $2/3$, mentre quella delle FS è di 3'000 V continua, si è studiata e trovata una soluzione ottimale, per Chiasso Smistamento, cioè quella di avere alcuni binari (fascio L - arrivi - dal binario L 5 al binario L11), con la linea di contatto commutabile. A dipendenza del treno che si intende accettare in stazione (dal nord o dal sud) viene inserita la corrente FFS oppure FS. Ciò è di grande vantaggio. Contrariamente a quanto avviene nella stazione viaggiatori, i treni FS possono quindi giungere in stazione senza dover abbassare i pantografi ed anche ritornare nella Rimessa delle locomotive per forza propria.

Questa una descrittiva succinta concernente la stazione di Chiasso Smistamento. Altri particolari tecnici e d'esercizio li abbiamo volutamente tralasciati in quanto piuttosto complessi e di importanza minore.

Nella viva speranza di aver così esaudita la richiesta pervenutami, Vi ringrazio ancora per la gradita visita, anche a nome dei miei più stretti collaboratori.

Con i più cordiali e distinti saluti

L'Ispettore di stazione:


Chiasso, maggio 1980