

Convenzione tra la Svizzera e l'Italia per la congiunzione della ferrovia del Gottardo colle ferrovie italiane a Chiasso e a Pino

Conchiusa il 23 dicembre 1873

Approvata dall'Assemblea federale il 27 gennaio 1874²

Ratificazioni scambiate il 14 febbraio 1874

Il Consiglio federale della Confederazione Svizzera

e

Sua Maestà il Re d'Italia,

nello scopo di regolare l'esecuzione della Convenzione internazionale del 15 ottobre 1869³ concernente la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Gottardo in quanto principalmente riguarda la congiunzione della rete ferroviaria svizzera coll'italiana e lo stabilimento di stazioni internazionali, hanno a tal uopo nominato a plenipotenziari, cioè:

(Seguono i nomi dei plenipotenziari)

i quali, dopo essersi mutuamente comunicati i loro pieni poteri trovati in buona e debita forma, hanno di comune accordo adottati gli articoli seguenti:

Art. 1

La congiunzione della ferrovia del Gottardo colla rete delle ferrovie italiane al confine presso Chiasso ha luogo sul tronco di linea ferrata che pel Monte olimpino va da Chiasso a Corno. L'altezza delle rotaie al punto di congiunzione dovrà essere a metri 239,130 sopra il mare ossia metri 5,296 sul segnale tracciato sul ciglio superiore del basamento dei terminie posto all'ovest della strada postale. L'asse progettato per una linea a doppia via deve essere mantenuto nella direzione indicata sia sul terreno sia sul piano qui unito (A)⁴.

La larghezza della via, misurata tra l'uno e l'altro ciglio interno delle rotaie, al punto di congiunzione sarà di 1,445 metro, e la distanza tra le due vie, nel caso di un doppio binario, misurata tra i cigli interni delle due prossime strisce ferrate, sarà di metri 2,100, onde la distanza di asse ad asse dei due binari toccherà metri 3,545.

CS 13 145; FF 1874 I 57 ediz. ted. e franc.

¹ Il testo originale francese è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

² RU XI 476

³ [RU X 555. RS 0.742.140.11 art. 11 n. 1] Ora: la conv. internazionale del 13 ott. 1909 fra la Svizzera, la Germania e l'Italia concernente la ferrovia del Gottardo (RS 0.742.140.11).

⁴ Questo piano non è stato pubblicato nella RU.

Le due Società, cui incumbe la costruzione dei tronchi Lugano-Chiasso e Chiasso-Camerlata, dovranno intendersi al più presto e con riserva d'approvazione da parte dei due Governi, sui dettagli di costruzione del corpo della ferrovia al punto di congiunzione a Chiasso.

Art. 2

Il punto del confine presso Pino dove avrà luogo la congiunzione della ferrovia del Gottardo colla rete delle ferrovie italiane sulla sponda sinistra del lago Maggiore, verrà fissato tostoché saranno sufficientemente progrediti gli studi preparatori.⁵

Resta però già sin d'ora inteso che tanto la larghezza della via come la distanza dei binari nel caso di doppio binario, a questo punto di congiunzione, dovrà essere eguale a quella che fu fissata per la congiunzione a Chiasso.

La linea italiana sulla sponda sinistra del Lago Maggiore dovrà essere ultimata e messa in esercizio contemporaneamente col tunnel da Göschenen ad Airolo.

Art. 3

Per ambedue le linee Bellinzona-Chiasso-Camerlata e Bellinzona-Pino-Luino vi sarà una stazione internazionale per riunirvi il servizio daziario⁶, postale, telegrafico, di polizia⁷, e di polizia sanitaria dei due Stati⁸.

Queste stazioni saranno stabilite a Chiasso e a Luino.

Art. 4

I locali dai due Governi interessati riconosciuti necessari in ciascuna delle due stazioni internazionali, come pure tra queste e il confine, pei suddetti rami di servizio saranno forniti gratuitamente dalle rispettive Società ferroviarie⁹.

E se, oltre a cotesti locali di servizio avessero a richiedersi anche alloggi pel personale addetto ai medesimi rami di servizio, le stesse Società ferroviarie saranno parimenti in obbligo di prestarli, col diritto però di percepire un fitto annuo corrispondente al 5 per cento del capitale per ciò applicato e oltracciò l'idennizzazione della relativa imposta fondiaria.

Le spese per l'assetto interno, la manutenzione, i lumi e la pulizia saranno sopportate dalle Amministrazioni che dei locali approfittano.

Art. 5

Le condizioni per l'esercizio alle stazioni comuni, il cambio delle locomotive e l'uso di tronchi e di stazioni dell'una Società per parte dell'altra, saranno regolate medi-

⁵ Vedi il Prot. del 5 feb. 1880 (RS **0.742.140.121**).

⁶ Vedi la conv. del 15 dic. 1882 (RS **0.631.252.945.43**).

⁷ Rettificazione, secondo il testo originale, della traduzione italiana pubblicata nella RU.

⁸ Vedi la conv. del 16 feb. 1881 (RS **0.742.140.13**) e la Dichiarazione dell'11 nov. 1884/12 gen. 1885 (RS **0.742.140.131**).

⁹ Ora: Ferrovie federali svizzere e Ferrovie italiane dello Stato (Prot. fin. I ad art. 1 della conv. del 13 ott. 1909 – RS **0.742.140.11** e art. 1 della LF del 23 giu. 1944 – RS **742.31**).

ante un trattato speciale fra le rispettive Amministrazioni ferroviarie. Questo trattato sarà sottoposto ai due Governi per l'approvazione, e ciò, per la linea Lugano-Camerlata, pel 1° giugno 1874 al più tardi, e per la linea della sponda sinistra del Lago Maggiore, un anno almeno prima dell'attivazione della medesima.

In difetto di un accordo tra le due Società, le condizioni dell'esercizio in comune saranno stabilite di concerto fra i due Governi.

Art. 6

L'esercizio sarà organizzato in guisa che sulla tratta che corre fra il confine e la stazione internazionale non ci abbia né cambio di vetture per viaggiatori, né scambio di carico delle mercanzie.

Il materiale di trasporto destinato al transito dovrà essere costruito per modo da poter passare senza difficoltà dall'una all'altra rete.¹⁰

Immediatamente dopo seguita la ratifica della presente Convenzione, i due Governi si scambieranno le necessarie comunicazioni sulle dimensioni essenziali del materiale d'esercizio destinato a questa circolazione.

Le locomotive e i veicoli approvati dall'uno dei due Governi contraenti saranno ammessi senza ostacolo sulle linee situate sul territorio dell'altro Stato.¹¹

Art. 7

I cambiamenti periodici negli orari, servizio d'inverno e servizio d'estate, dovranno per quanto è possibile essere stabiliti ed attivati contemporaneamente con quelli di altre linee influenti su quelle di cui qui si tratta.

Quando durante un servizio in corso si facessero necessarie delle modificazioni, queste saranno colla maggiore sollecitudine possibile comunicate ai due Governi prima della loro attivazione.

Art. 8

A ciascun Governo rimane riservato per le linee situate sul suo territorio il pieno esercizio della sovranità.

La polizia del regime delle ferrovie è esercitata dagli impiegati ferroviari sotto la sorveglianza dell'autorità in ciascun territorio a ciò competente e conformemente alle prescrizioni generali che vi sono in vigore.

Art. 9

Tutto il personale delle ferrovie è sottoposto alle leggi e agli ordinamenti di polizia di quello Stato in cui si trova.

¹⁰ La Svizzera e l'Italia hanno aderito alla «Unità tecnica delle ferrovie» (art. 1 dell'O del 16 dic. 1938 – RS **742.141.3**)

¹¹ La Svizzera e l'Italia hanno aderito alla «Unità tecnica delle ferrovie» (art. 1 dell'O del 16 dic. 1938 – RS **742.141.3**)

Gli individui stati condannati per reati comuni non possono essere impiegati né alle stazioni internazionali, né sulle linee di quello Stato del quale non sono attinenti.

Art. 10

La spedizione daziaria da parte delle Amministrazioni dei due Stati ha luogo esclusivamente alle stazioni internazionali.

Per gli effetti e le bagaglie de' viaggiatori si farà luogo ad ogni facilitazione e semplificazione che sarà compatibile colle leggi vigenti.

Le più speciali formalità saranno regolate mediante appositi accordi¹² fra le Amministrazioni daziarie de' due Stati, prima dell'apertura dell'esercizio.

Art. 11

Le rispettive autorità daziarie avranno la facoltà di far accompagnare da impiegati del dazio i treni dalla stazione internazionale sino alla prossima stazione di fermata di là dal confine.

Le Amministrazioni delle ferrovie hanno l'obbligo di fornire i locali necessari per questo personale alle stazioni di fermata, di assegnargli in ciascun convoglio dei posti da dove possa sorvegliare tutto il treno, e di accordare gratuitamente il trasporto di ritorno in un vagone di 2^a classe agli impiegati reduci dall'accompagnamento fatto ad un treno, e in un vagone di 3^a classe alle guardie daziarie in quanto non abbiano rango d'ufficiale.

Art. 12

Il Reale Governo italiano consente a che le spedizioni svizzere di messaggeria destinate per a Milano od oltre, non debbano al confine o alla stazione internazionale essere sottoposte alla visita daziaria, ma siano piombate e senz'altra formalità spedite a Milano per ivi subire quelle operazioni daziarie che sono del caso.

Un medesimo trattamento sarà consentito da parte del Consiglio federale svizzero per le spedizioni italiane di messaggeria diretta per Lugano, Bellinzona od oltre.

Consimili disposizioni saranno in seguito applicate per la linea Bellinzona-Luino e sua continuazione verso Genova e Torino.

Art. 13

I rapporti reciproci delle due Amministrazioni postali, tanto relativamente al servizio nei burò delle stazioni internazionali, come a quello dei burò ambulanti sulle linee in quistione, saranno regolati mediante accordo speciale tra le due Amministrazioni.

Art. 14

L'Amministrazione della Società ferroviaria dei Gottardo è autorizzata a stabilire pel servizio della strada ferrata una linea telegrafica sulla sezione dal confine svizzero

¹² Vedi RS **0.631.252.945.43**

presso Pino sino alla stazione internazionale di Luino e a postare tanto in quest'ultima stazione come pure nelle stazioni intermedie apparecchi telegrafici speciali.

La medesima autorizzazione è conferita all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia per lo stabilimento di una linea telegrafica dal confine svizzero presso Chiasso sino alla stazione internazionale di Chiasso, colla facoltà di postare in questa stazione uno speciale apparecchio telegrafico.

I dettagli ulteriori del servizio dei telegrafi saranno regolati mediante accordo speciale fra le Amministrazioni dei telegrafi dell'uno e dell'altro Stato.

Art. 15

I terreni e i fabbricati situati fra il confine ed una stazione internazionale e appartenenti alle ferrovie non sono soggetti che alle imposte di quel paese nel quale si trovano. Questa disposizione si riferisce anche alle imposte dell'esercizio sul medesimo tronco della linea.

Gli impiegati italiani occupati nella stazione di Chiasso andranno esenti da ogni contribuzione diretta e personale nella Svizzera; e così gli impiegati svizzeri occupati nella stazione di Luino godranno in Italia di una pari esenzione.

Art. 16

La presente Convenzione sarà ratificata e lo scambio delle ratifiche seguirà a Berna nel più breve termine possibile.

In fede di che, i rispettivi plenipotenziari l'hanno firmata e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto a Berna, in doppio originale, addì 23 dicembre 1873.

Scherer

Melegari

Protocollo

I sottoscritti, dai rispettivi loro Governi debitamente a ciò autorizzati, dichiarano essere stato concertato che il Trattato speciale di che è parola nell'art. 5 della Convenzione conclusa tra la Svizzera e l'Italia per la congiunzione della ferrovia del Gottardo colle ferrovie italiane a Chiasso e a Pino, e firmata il 23 dicembre 1873, dovrà, nei due casi ivi previsti, essere accompagnato dei piani, disegni ed altri documenti che potranno avervi relazione.

(Seguono le firme)