

## Agli albori della questione ferroviaria

Sono ben note le ragioni per le quali nella prima fase storica delle realizzazioni ferroviarie la Svizzera ebbe un avvio ritardato e travagliato, e il Canton Ticino in particolare attraversò una lunghissima fase preparatoria, caratterizzata da difficoltà, contrasti e amare delusioni.

Verso la fine del 1845 — quando altrove, in Europa e in America, il reticolato delle comunicazioni per ferrovia era già fitto e pienamente funzionante — anche da noi si hanno le prime testimonianze pubbliche di un interessamento fattivo a quei problemi. E sono, da parte delle autorità, pensieri rivolti subito a una grandiosa e quasi immaginaria linea internazionale che attraversi da un capo all'altro il Cantone e la Svizzera, prima ancora che ripiegati sul problema, ancora tutto irrisolto e neppure proposto, delle ferrovie interne.

In questo spirito, appunto, il Ticino si associava all'idea, che era già nell'aria, ed aveva in Piemonte e nei Grigioni i suoi fautori, di unire il porto di Genova al Lago di Costanza lungo un tracciato che passasse dall'alto Verbano e, toccando Bellinzona e Biasca, affrontasse in qualche modo (magari in un primo tempo soltanto con una strada carrozzabile) la grande montagna fra Olivone e Disentis. Nasceva allora il mito del Lucomagno come valico predisposto dalla geografia e dalla natura a congiungere i due versanti delle Alpi, mito che durerà a lungo prima d'essere combattuto e alla fine del tutto sfatato. Premessa necessaria a questo progetto era la stretta collaborazione fra Ticino, Grigioni e San Gallo, suggellata a Coira nel trattato del 30 ottobre 1845 che, pur non costringendo a impegni esecutivi, si definiva testualmente «Progetto di convenzione tra i Cantoni di San Gallo, dei Grigioni e del Ticino sullo stabilimento di una ferrovia dal Lago Maggiore al Lago di Costanza ed al Lago di Zurigo». E poi, nello stesso senso, l'altra intesa fra Canton Ticino e Piemonte del 7 dicembre dello stesso anno, che G.B. Pioda, consigliere di Stato, e Giuseppe Brocchi, membro del Gran Consiglio, firmarono a Torino con il delegato del re di Sardegna<sup>1</sup>. Il Piemonte e i tre cantoni non prendevano con quei trattati l'iniziativa della ferrovia, e tanto meno si impegnavano a finanziarla o a costruirla, ma in una specie di dichiarazione di intenti offrivano garanzie di consenso preliminare a chiunque, fornito dei mezzi occorrenti, avesse voluto in seguito cimentarsi in tanto ardua impresa.

Due giorni soltanto dopo la firma del trattato di Torino giungeva al Gran Consiglio del Cantone una duplice domanda di concessione ferroviaria: la prima per una linea da Locarno al confine grigione per la valle di Blenio; la seconda per una linea dal confine lombardo a Bellinzona, in congiungimento a Bellinzona con l'altra. Firmatario

di entrambe appariva, a nome di un comitato promotore, il nobile milanese Carlo Rota Vezzoli. Il consesso legislativo ticinese discusse le clausole della privativa e nella seduta del 19 gennaio 1846 decretò le relative autorizzazioni.

Il gruppo promotore aveva sede in Torino e raccoglieva intorno a sé molti nomi noti dell'aristocrazia facoltosa, della finanza, del commercio: di Torino, i fratelli Nigra, il Prandi, la casa bancaria Barbaroux, il conte Avogadro ecc.; di Genova, fra gli altri, il marchese Giustiniani e il marchese Pareto; di Milano, oltre naturalmente al Rota Vezzoli, e per citarne solo un paio, il conte Visconti e il nobile De Cristoforis. Un'adesione era giunta anche dal Belgio. Fra gli iniziatori figurava poi il Carbonazzi, ispettore del genio civile sardo che, su richiesta del governo ticinese, aveva espresso un parere tecnico sui possibili valichi ferroviari alpini, dichiarandosi senza esitazione a favore del Lucomagno<sup>2</sup>. E poi due grigionesi, Guelfo Kiliass, che era uomo già molto attivo nelle imprese ferroviarie, e il suo associato colonnello La Nicca, ingegnere capo cantonale, che conferirono ai promotori l'autorizzazione del cantone grigione, da loro preventivamente ottenuta<sup>3</sup>. Il La Nicca fu poi per molti anni ancora progettista instancabile di ferrovie alpine e difensore generosamente ostinato del suo Lucomagno.

Il gruppo torinese aveva interpellato anche Cavour, che in quegli anni di preparazione politica, era molto attivo nel mondo degli affari, ma il futuro presidente del Consiglio s'era prudentemente dissociato, come risulta da una sua lettera al banchiere ginevrino Edouard Pictet. Egli giudicava l'iniziativa almeno prematura, non credeva che avesse reali prospettive economiche e promettesse di remunerare in qualche misura il forte capitale occorrente: desidero ardentemente di ingannarmi, scriveva al Pictet; ma non s'ingannava affatto, tutt'altro<sup>4</sup>.

La *Strada ferrata meridionale elvetica*, come volle chiamarsi, che doveva costruire e gestire la linea da Chiasso a Bellinzona, interrotta però nel tratto da Capolago a Lugano per il quale si prevedeva di utilizzare la navigazione a vapore, lanciò al pubblico il suo manifesto di sottoscrizione delle azioni, per un capitale di 12 milioni di franchi francesi, suddiviso in 24.000 titoli di nominali 500 franchi ciascuno. Agli azionisti, secondo l'uso dei tempi, era stabilito venisse corrisposto un interesse del 4% sui capitali via via versati, anche negli anni preparatori nei quali la ferrovia non poteva rendere nulla perchè ancora in costruzione: e quest'offerta, se valeva ad allettare i sottoscrittori, rendeva però ancora più incerte le prospettive finanziarie della società<sup>5</sup>. La quale, peraltro, nel suo manifesto insisteva soprattutto, in termini entusiasti, sul valore del congiungimento con la ferrovia transalpina alla quale i tempi nuovi aprivano grandi orizzonti, offrendo essa la via più diretta dall'Europa centrale verso l'Egitto e le Indie, e mostrava di fare gran calcolo sul traffico di uomini, merci e bestiame che passava allora per il San Gottardo.

Ma il compito più difficile per i promotori era certamente quello di invogliare i detentori di capitali ad associarsi nell'altra ben più impegnativa società che doveva portare i binari dal confine piemontese a Coira. I promotori speravano di trovare adesioni a Londra, grande mercato finanziario specializzato, accanto a Parigi, nel collocamento e commercio dei titoli ferroviari, ma i banchieri inglesi mostrarono bensì una certa curiosità per il progetto ma alle strette ricusarono di avventurarsi. E il comitato torinese, che pure aveva versato al Cantone la cauzione richiestagli, senza la grande società non era in grado di mandare avanti la piccola, di fare ulteriori progettazioni o di metter mani ai lavori nei tempi prescritti dai capitoli d'appalto. Per questo, in vista della scadenza di quei termini, chiese una prima proroga che il 5 agosto 1846 il Gran Consiglio concesse, spostando la data al 31 dicembre 1847. La commissione incaricata di riferire al parlamento su quell'opportunità (relatore C. Battaglini) trovò motivi bastanti per giustificare le esitazioni dei concessionari e parlò della crisi che l'intero settore ferroviario europeo stava allora attraversando: «... basterà per avventura il sapere che le moltissime e grandiose imprese di strade ferrate che sono state condotte a termine e stanno in causa di costruzione in Europa, hanno non solamente assorbito gran parte dei capitali circolanti, ma hanno eziandio sparso allarme presso i capitalisti e gran mercanti, a cagione di non poche speculazioni fallite in questo nuovo e arduo ramo di commercio. A nostro avviso deve per noi bastare un'unica considerazione la quale si è, che la nostra linea presentando incomparabili difficoltà, è tanto più equo il conceder alla Società fondatrice il richiesto termine, quanto pernicioso sarebbe il costringerla col riclamo dei depositi a rinunciare il privilegio, od a metterla nella dura necessità di cimentare ad ogni costo gli azzardi ed i pericoli delle borse, forse a rischio di compromettere per sempre l'impresa». Durante l'intero 1847 il gruppo dei promotori non riuscì a fare un passo in avanti. E fin dal 3 ottobre s'era ridotto a chiedere al Gran Consiglio un'altra dilazione. La domanda, firmata dal banchiere V.P. Barbaroux, ribadiva le difficoltà insuperabili incontrate sul mercato finanziario di Londra, per quanto nel frattempo il re di Sardegna si fosse adoperato per assicurare al progetto l'appoggio dei governi della Germania meridionale, «ma le calamità prodotte dallo scarso raccolto in quasi tutta l'Europa, e la carestia terribile che colpì principalmente l'Irlanda, produssero un ristagnamento universale in quasi tutti gli affari. Se a ciò vuoi aggiungere lo sbilancio che le azzardate speculazioni nelle granaglie hanno prodotto, i fallimenti e le sospensioni di pagamento che ne furono la conseguenza, non si durerà fatica a concepire che tutti gli incessanti sforzi della Società non sieno ancora coronati di prospero successo»<sup>6</sup>. Nella seduta 18 gennaio 1848 del Gran Consiglio si udirono ancora parole di fiduciosa attesa per la società che fino a quel momen-

to pare avesse raccolto una decina di milioni. Quella del Lucomagno, ribadì G.B. Pioda «è una strada ferrata nella peggiore condizione possibile, essendosi immense difficoltà tecniche e materiali a sorpassare». E una nuova dilazione a tutto il 1848 venne infine concessa.

Il '48, con tutti i suoi sommovimenti politici, non era certamente anno propizio per affari di ferrovie alpine, come i promotori subalpini dovettero constatare. Nel febbraio '49 il Gran Consiglio prese in esame una nuova richiesta di proroga. «Il '48 — si legge nel messaggio del Consiglio di Stato datato 1 febbraio '49 — è ora infruttuosamente trascorso e le attuali condizioni lasciano piuttosto prevedere future complicazioni che scioglimento delle cose pubbliche». Il Consiglio di Stato proponeva quindi che, sull'esempio di quanto avevano già fatto i governi di S. Gallo e dei Grigioni, il termine previsto dall'originaria concessione venisse prorogato sino ad epoca indeterminata, sia pure con facoltà del Governo di fare cessare l'effetto della proroga mediante preavviso di sei mesi. Analogo rinvio era stato già concesso alla ferrovia da Chiasso a Bellinzona.

Si giunse così al giugno 1851, quando la società della Strada ferrata meridionale si arrese e chiese al governo di ritirarsi in buon ordine dopo aver rinunciato al deposito cauzionale di 50.000 franchi che aveva fatto a suo tempo. In quanto alla società maggiore, non poté mai venire costituita e di lei si perse anche il ricordo.

La realtà è che senza una seria prospettiva di un investimento profittevole non si sarebbe mai costituita un'impresa privata disposta ad affrontare gli enormi, e neppure ancora sicuramente accertati, costi di una ferrovia alpina. Tutto il problema appariva per il momento mal posto. Il pensiero da portare a maturazione era che quella ferrovia andava considerata come un'opera di utilità pubblica, attuabile soltanto con l'ampio concorso finanziario a fondo perduto di governi, municipi, camere di commercio. E gli interessati s'erano mossi appunto su quella via nel gennaio del '47 allorché Ticino, San Gallo, Grigioni e Piemonte avevano siglato a Lugano un vero e proprio trattato che, mentre ribadiva per tutti l'impegno a privilegiare su ogni altro passaggio alpino quello del Lucomagno, affacciava anche, sia pure timidamente, il principio della diretta partecipazione di uno almeno dei firmatari ai rischi dell'opera. Il re di Sardegna, era scritto all'art. 7 del trattato, dichiarava la sua disponibilità a soccorrere eventuali concessionari del Lucomagno «tant par son influence que par les moyens pécuniaires». <sup>7</sup> Qualche anno dopo il parlamento piemontese, guidato proprio da Cavour, dava il primo esempio concreto, stanziando un sussidio di dieci milioni per la sospirata ferrovia. Altri contributi, d'altre provenienze, sarebbero seguiti a quello; ma più di venti anni dovevano trascorrere prima che il progetto di traffico alpino, e con esso tutta la problematica nuova della ferrovia internazionale,

prendesse la sua giusta conformazione economica, tecnica e politica, per giungere finalmente a concrete e positive conclusioni.

1 In Archivio Cantonale, Bellinzona, Diversi, sc. 184.

2 Carbonazzi (G.A.), *Progetto di massima per l'apertura di strade ferrate nel Canton Ticino ecc.*, Lugano 1845.

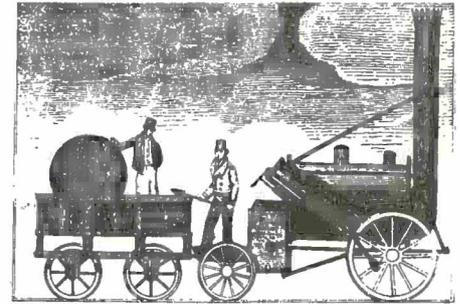
3 *Scrittura di costituzione della società*, 27 sett. 1845, in Archivio Cantonale, Bellinzona, Diversi, sc. 184.

4 M. Einaudi, *Le prime ferrovie piemontesi ed il conte di Cavour*, «Rivista di storia economica», marzo 1938, pp. 1-38.

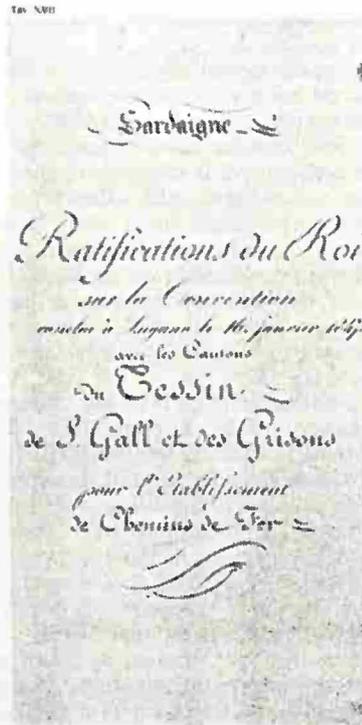
5 *Manifesto e bollettino di sottoscrizione in Museo del Risorgimento*, Milano, Carte Cattaneo, sc. 38/3.

6 *Messaggio governativo*, in Atti del Gran Consiglio, 18 gennaio 1848.

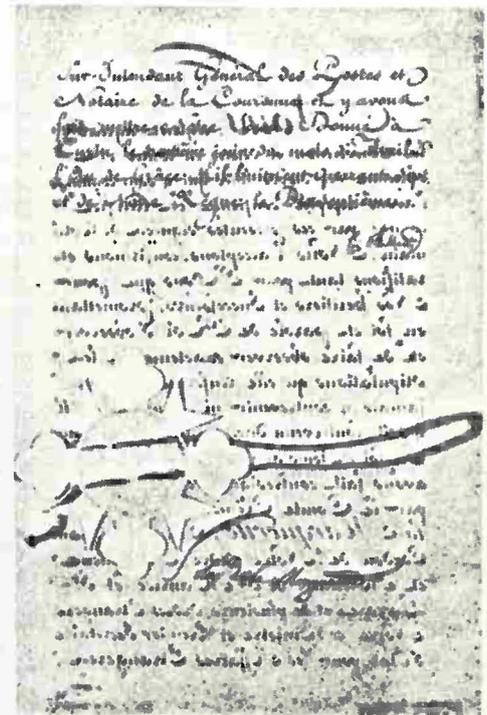
7 In Archivio Cantonale, Bellinzona, Diversi, sc. 185.



IL RAZZO, Curro a vapore del Signor ROBERTO STEPHENSON di Newcastle, che scorre 24 miglia. Inghesi all'ora (1)



62. Convenzione ferroviaria di Lugano, 21 gennaio 1847



64. Pagina dell'«Apr» delle Legazioni svizzere, Caprioglio (184), dedicata alla ferrovia