La scelta ferroviaria del San Gottardo

di Silvio Lafranchi

Premesse alla ferrovia

«La molteplicità, la facilità ed il comodo, come la sicurezza e l'economia de' mezzi di trasporto sì delle persone che delle merci possono chiamarsi il vero termometro della civiltà e della prosperità materiale e morale di un popolo. Perocché, coll'accrescere e coll'agevolare lo scambio delle idee, degli affetti e delle cose, que' mezzi concorrono ad una fusione di principi, d'opinioni e d'interessi onde nascono i primi elementi della vera civiltà, le più sicure cautele d'una condizione quieta ed agiata»¹¹.

Così l'esordio del libro del Petitti, edito proprio mentre in Europa furoreggia l'avvento della ferrovia.

Dal 27 settembre 1825, data dell'inaugurazione della prima ferrovia europea, la Stockton-Darlington in Inghilterra, era stato tutto un susseguirsi di analoghe realizzazioni: 1828, Francia e Austria; 1829, America; Germania e Belgio, '35; Russia, '38; Italia, '39 e finalmente Olanda, 1845.

Quando il primo tronco di ferrovia penetrò in Svizzera con la linea francese Strasburgo-Saint Louis fino a Basilea (15 giugno '44), non solo altri otto stati europei l'avevano preceduta, ma l'Inghilterra disponeva addirittura di 3928 Km di ferrovia, gli USA di 7454 e gli Stati germanici di 2300.

La Svizzera non è immune dal «contagio», tanto più data la sua posizione di perno geografico d'Europa.

Dall'Italia, Francia, Germania ed Austria si guarda alla Svizzera come al naturale passaggio di linee coordinate o quale canale in cui immettere il traffico mediterraneo a servizio delle attese economiche del Reno, e addirittura — ipotesi allettante — la valigia delle Indie che l'Inghilterra avrebbe avviato volentieri sulle linee renane.

C'è bisogno di questa piccola ma focale terra di traffici la quale avverte, a sua volta, l'eccellenza dell'occasione per incrementare i suoi antichi commerci. Spluga, S. Bernardirio, S. Gottardo, Sempione servono da sempre quale passo, ad esempio, tra terre italiche e continentali, ma il loro ritmo è tutto «carovaniero»²¹.

Ticino e Piemonte: primi contatti

Il Ticino è fatto segno di molte attenzioni dal Piemonte nonché dall'Austria presente in Lombardia e nel Veneto.

Non si può parlare, inizialmente, di una totale consapevolezza ticinese del problema se Franscini, verso il 1837, parlando di strade, poteva pubblicare ne «La Svizzera Italiana»:

«Con tuttoché però moltissimo si sia fatto in questi trent'anni, non è che non sia molto quel che rimane ancora da farsi.

Senza correr dietro alla lusinga di possedere strade di ferro, le quali non paiono destinate alle condizioni del nostro paese, non ci sarà però disdetto di sperare una molto più accurata manutenzione delle strade cantonali»³⁾.

Tuttavia inesorabilmente qualcosa si muove in breve giro di anni, essenzialmente per forza politica che urge dall'esterno.

Se nei 1837 si era sentito parlare per la prima volta di un passaggio sud-nord, con ferrovia attraverso le Alpi, nel 1838 si prevede esserne il Ticino il dorso portante.

Evidenziò tale possibilità l'erigendo pontediga di Melide la cui costruzione si faceva manifestamente necessaria anche in vista, si disse, dei progetti di strada ferrata da Milano a Como.

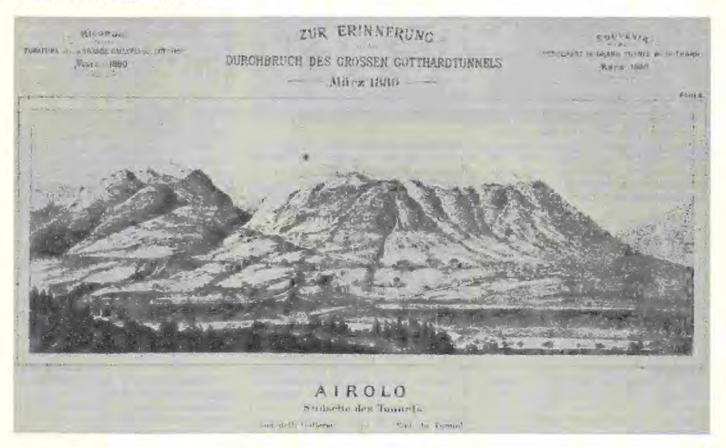
Il Ticino rispecchiava comunque il resto della Svizzera.

Dopo l'apertura del breve percorso francoelvetico fino a Basilea, del 1844, di cui s'è detto, occorre aspettare sino al 1847 per veder aperta la Zurigo-Baden.

Mancano consapevolezza e chiarezza: manca una precisa volontà politica, alimentata da una concezione unitaria, pur nel rispetto della diversità, che nella Svizzera prequarantottesca evidentemente non c'è, ma il periodo, che si direbbe di «ipotesi e ricerca», offre valide intuizioni e interessanti tentativi⁴).

L'intervento del Pioda rispecchiava del resto una precisa conclusione politica che gli sarà confermata concretamente nel '44. Infatti se nel '34 - '37 i privati, in Piemonte,

Foglio d'album in ricordo della «foratura» della grande galleria del San Gottardo, marzo 1880. Nel centro l'imbocco della galleria, sulla destra il villaggio d'Airolo. (Litografia, Museo PTT, Berna).



si erano gettati a caccia di costruende ferrovie, se nel '40 îl governo sardo aveva deciso studi per le sue ferrovie di terra-ferma, il 18 luglio 1844 fissava per legge quali queste linee dovessero essere:

«da Genova a Torino per Novi, Alessandria e la valle del Tanaro;

diramazione da quella con passo del Po verso la Lomellina, d'onde a Novara e al Lago Maggiore».

Le Regie Lettere Patenti del 13 febbraio 1845 ulteriormente precisarono che l'esecuzione ne veniva affidata direttamente allo Stato.

Non dispiace accostare al passo piemontese la seguente considerazione del Petitti, che conferma il fiuto di G.B. Pioda:

«(...) Ora collegare insieme con vie ferrate Torino, Genova e Milano debb'essere un'idea fondamentale cui vuolsi avvertire nel definitivamente fissare la rete stradale dei regi Stati sardi di terra-ferma»⁵⁾.

Facile intuire che, con la Milano-Como-Chiasso, il Ticino sarebbe divenuto il naturale sbocco della linea, come naturale lo sarebbe stato con l'altra del Lago Maggiore. Evidentemente il progetto sardo del '40 e la Legge del '44 furono favorevoli al Ticino. Del resto il consigliere Giuseppe Brocchi, suo delegato presso il Regio governo sardo, poté scrivere al Governo ticinese:

«Ho chiesto ed ottenuto udienza da S.E. il Ministro degli Interni e Finanze per avere gli schiarimenti sulla pendenza delle strade ferrate da Genova e il risultato ne fu assai favorevole per il Cantone Ticino».⁶⁾.

Preistoria ferroviaria ticinese

Appartiene senz'altro alla preistoria ferroviaria ticinese la richiesta, sintomatica, del 1844, di posare «una rotaia americana a trazione animale» tra Magadino e Bellinzona, presentata da Carlo Cattaneo al Consiglio di Stato per conto di Pietro Taddeo Pedrolini (o Petrolini) di Brissago.

Morendo il Pedrolini, la cosa non ebbe seguito, ma è chiaro che ormai le acque erano smosse anche da noi.

Se queste erano spinte interne, non vanno dimenticate quelle esterne.

L'«8° congresso scientifico italiano» del 1846 nel quale, su relazione di Cesare Cantù si prospettò, per la prima volta, un traforo delle Alpi attraverso il Lucomagno, era stato preceduto dallo studio del 1845 di Carlo llarione Petitti sulle strade ferrate ticinesi, cui può abbinarsi l'altro dell'Ispettore del genio civile del Piemonte, ingegnere Carbonazzi, sul progetto di massima di costruzione delle ferrovie nel Ticino⁷⁾.

Progetti internazionali e iniziative sarda

Le idee erano state gettate. Era il momento ormai dei politici e dei finanzieri. Da Genova, da Torino si guardava a nord, alla Germania specialmente, ove poter convogliare i commerci mediterranei. Il punto, teoricamente e geograficamente più interessante, sembrava allora essere il lago di Costanza al quale si poteva giungere con il percorso ferrovie sarde - Lago Maggiore - Ticino - Valle del Reno, nella quale sfociare col traforo di un passo alpino.

I Cantoni direttamente Interessati — Ticino, Grigioni e S. Gallo — rispondevano entusiasticamente alle sollecitazioni «meridionali». Dal Regno sardo si progettava già nel 1844 di giungere a Ginevra, con traforo dalle alpi piemontesi alla Savoia. In Francia si pensava a collegare Ginevra a Marsiglia via Lione. La città svizzera sarebbe divenuta punto convergente di commerci. Nel contempo veniva elaborato un altro probabile smacco al Ticino: la linea Basilea-Como, ma attraverso lo Spluga. Il Cantone sarebbe rimasto ai margini di due interessanti vettori di traffico. Temporeggiare sarebbe stato fatale.

Il consigliere ticinese Brocchi, come sappiamo, già nel maggio del '44 aveva chiesto a Torino informazioni sulla ferrovia da Genova al Lago Maggiore. Nel gennaio del '45 all'ingegnere in capo Pasquale Lucchini era stato concesso uno studio «circa i dati comparativi che si domandano sulle distanze fra Milano e Basilea per lo Splugen-Coira e Zurigo col S. Gottardo e Lucerna».

Evidente e crescente dunque l'interesse ticinese per la ferrovia.

Alle premesse segue l'azione che, come già accennato, scatta nel giugno del '45. Poco dopo, infatti, il Governo concedeva al signor Rota Vezzoli di poter approntare gli studi tecnici preparatori per una ferrovia da Chiasso al Gottardo, dal Gottardo al Lago Maggiore. Il Gottardo stesso rientrava nello studio che doveva essere portato a termine nel giro di tre mesi, e si stabiliva al 15 luglio l'avvio del lavoro.

L'ingegnere Carbonazzi, cui sarebbe spettata l'incombenza dello studio, era già stato precedentemente interpellato in Torino perché le sue idee dessero soddisfazione alle attese ticinesi. G. Brocchi così ne riferiva al Governo:

«Egli adunque derigerebbe una linea dal Lago Maggiore a quello di Costanza passando le alpi e sforando in un punto intermedio tra il Gottardo e il S. Bernardino dove per alcune sue cognizioni di località egli ritiene più facile e più profittevole l'operazione con altra traversata diretta dopo passato Coira ed alquanto più in giù verso il lago Wallenstadt e quindi a Zurigo per congiungersi alla strada che è in progetto da Zurigo a Basilea. Passato le alpi egli è evidente che una diramazione verso Lucerna sarebbe anche con non grandi spese praticabile così nel modo sopra indicato si avrebbe oltre ad uno sviluppo di buone intense comunicazioni il vantaggio di avere grandi linee con l'estero che porterebbero fra noi la massima parte del commercio del centro Europa col Mediterraneo e con le Indie»⁸⁾.

Il capitale si interessa delle ferrovie: società precarie e concessioni effimera

Era scontato che proprio alla società del nobile Rota Vezzoli fosse concesso, con decreto legislativo del 19 gennaio '46, il privilegio esclusivo di costruzione di una strada ferrata.

«La strada ferrata in discorso che unisce nel suo sviluppo i capoluoghi del Cantone Ticino acquista la sua massima importanza non solo dal congiungere i tre laghi, Maggiore, di Lugano e di Como, ma ben anche dal formare la continuazione della grande arteria Lombardo-Veneta, che, partendo da Venezia, viene a Milano e a Como e non ha altro sbocco più naturale per la Svizzera d'oltre monti e pel Nord, o prendendo la strada ora tanto di preferenza praticata del S. Gottardo o quella ferrata della Svizzera orientale, che traverserà da Meriggio a settentrione il territorio interno della Confederazione Svizzera pei Cantoni del Ticino, dei Grigioni e di S. Gallo toccando il lago Maggiore da un

canto e dall'altro il lago di Costanza e il Reno navigabile»⁹,

La società batteva sull'importanza di ciò che stava per fare, destava speranza di risultati al di là dell'immaginazione dovendo essere quella ticinese un'arteria per tutto il commercio anglo-italiano.

Per difficoltà finanziarie troviamo però la società già a disagio nel dicembre del '46 quando, per decreto legislativo, il termine dell'atto di concessione è prorogato per tutto l'anno 1847. Nel settembre di quell'anno, dal «Comitato della società promotrice della strada ferrata dal lago Maggiore a quello di Costanza» giunge al Presidente della Repubblica e Cantone del Ticino una lettera, di non felice tenore:

«(...) le calamità prodotte dallo scarso raccolto in quasi tutta Europa e la carestia temibile che colp) principalmente l'Irlanda, produssero un ristagnamento in quasi tutti gli affari. Se a ciò vuolesi aggiungere lo sbilancio, che le azzardate speculazioni sulle granaglie hanno prodotto, i fallimenti e le sospensioni di pagamento che ne furono la conseguenza, non si durerà fatica a conce pire, che tutti gl'incessanti sforzi della società non sieno ancora coronati di prosperoso successo»¹⁰.

Sarà la fine che, come vedremo, attenderà molte altre «concessioni».

Le imprese ferroviarie richiedevano l'investimento di giganteschi capitali e le Società che ne assumevano l'investimento, frequentemente venivano a trovarsi in condizioni difficili.

Si dimostrerà quindi valida la tesi di Carlo Cattaneo che le ferrovie dovevano essere considerate opere di pubblica utilità, da essere sussidiate dalla comunità in quanto i privati non erano in grado di sopportarne l'onere.

I cointeressati alla linea, S. Gallo e Grigioni, si erano intanto preoccupati a loro volta di far effettuare studi relativi alla ferrovia nel loro territorio.

S. Gallo aveva offerto l'incombenza allo stesso Rota Vezzoli; mentre i Grigioni l'avevano affidata ai signori La Nicca e Killias ai quali sarebbe spettata anche la realizzazione dei lavori a progetto approvato.

Ferrovie e progetti austriaci e francesi Disagi nel Ticino

Fu l'estate del '45 a imporre l'unione, vista l'incombenza di un grave pericolo: si profilava l'addio a correnti commerciali di primaria importanza causa la costruzione della Vienna-Trieste e della Parigi-Marsiglia, nonché la progettazione della Lione-Ginevra, della Piemonte-Ginevra e della Basilea-Como (dallo Spluga).

I tre cantoni si affannarono a trovare una linea intermedia rispetto a queste direttrici laterali. A Lugano, nel corso dell'estate, si
tennero incontri preliminari a preparatori.
Anche in Piemonte si avvertiva la necessità
di una maggior coordinazione. Nel settembre di quell'anno si invitava il Ticino ad un
incontro chiarificatore, in Torino¹¹. I tre
cantoni si riunivano poi a Coira, dal 10 al 12
ottobre, stipulando il 30, una convenzione.
«Il Cantone di S. Gallo, dei Grigioni e del Ticino hanno convenuto di darsi reciprocamente la mano per lo stabilimento di una
strada ferrata che abbia a congiungere il lago Maggiore con quelli di Costanza e di Zu-

rigo ed a questo fine di emanare le relative concessioni di costruzione e di esercizio sotto condizioni il più possibile uniformin¹²⁾. Delegato per il Ticino fu G.B. Pioda, Consigliere di Stato, che approfittò della Conferenza per rendere edotti S. Gallo e Grigioni dell'invito rivolto al suo Cantone da Torino. Al Ticino fu demandato di rassicurare il Piemonte sul nuovo spirito di unione invalso fra le parti.

Nasce l'antagonismo Lucomagno-S. Gottardo

Interessante notare come, in questa convenzione, si getti il germe dell'aspra lotta Lucomagno-Gottardo in quanto Ticino e Grigioni stabiliscono proprio il Lucomagno quale tratto di giunzione fra i rispettivi tronchi ferroviari:

«Art. 1. Il Cantone di San Gallo impartirà la concessione per la linea da Rorschach sulla riva sinistra del Reno sino al confine Grigionese al di sopra di Ragatz, siccome pure per quella da Rapperswill a Wesen e da Wallenstadt a San Gallo.

Il Cantone dei Grigioni per la linea dal confine San Gallese per Coira al Lukmanier. Il Cantone del Ticino quella dal Lukmanier per Bellinzona a Locarno»¹³⁾.

Attento interessamento del Piemonte a una linea ticinese

La convenzione dell'ottobre rivestiva carattere intercantonale. Il Piemonte, interessatissimo alla ferrovia ticinese, completò subito l'iniziativa con un passo politico d'agganciamento, affinché potesse concludere con il Cantone un concordato «internazionale», siglato nel Ticino.

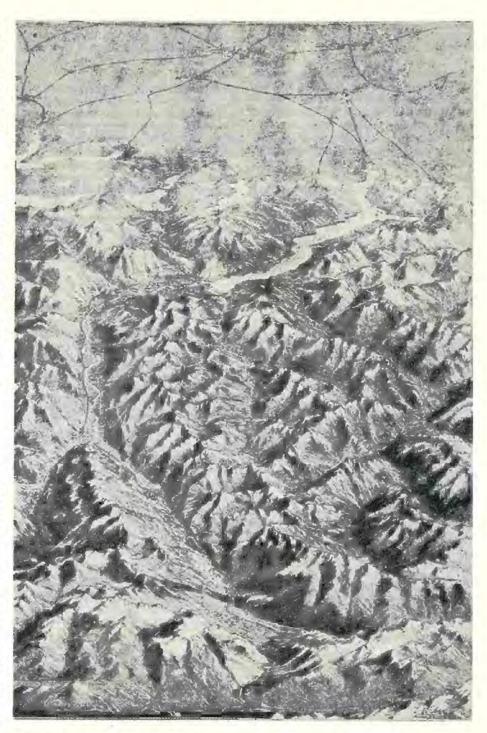
Lo stesso Carlo Alberto provvederà alla mossa offrendo al Ticino ogni buon proponimento d'intesa:

«Il Governo della Repubblica e Cantone del Ticino essendo entrato nella determinazione di aprire delle trattative sopra alcuni oggetti di reciproca convenienza tendenti a favorire le relazioni fra i rispettivi stati avrebbe già spedito presso del nostro Governo li suoi delegati, i quali, a mente della Nostra intenzione di dare allo stesso Cantone tutte le dimostrazioni di buon vicinato e del buon volere in cui siamo di concorrere in tutto ciò che può contribuire al suddivisato scopo, furono tosto messi in relazione col Nostro Ministro al quale ebbero a far conoscere le loro proposizioni che furono da Noi ben volentieri accolte»¹⁴⁾.

Le «loro proposizioni» (di Pioda e Brocchi, deputati ad hoc dal Ticino) rispecchiavano anche quelle di S. Gallo e Grigioni che avevano apertamente manifestato (30 ottobre) di unirsi al nostro Cantone «nella mira di favorire lo stabilimento e l'esercizio d'una strada ferrata da Genova al Lago Maggiore e da questo ai Laghi di Costanza e di Wallenstadt ed il commercio sia di transito, sia internazionale».

Convenzioni intercantonali e internazionali La Convenzione di Lugano del 1847

Essendo in causa la linea da Genova al lago di Costanza, S. Gallo e Grigioni desiderano ratificare anch'essi il Concordato di Torino, tanto più che gli interessi piemontesi e quelli



Il versante sud della linea del San Gottardo visto a volo d'uccello (da un disegno di J. Weber). (Museo PTT, Berna)

dei due Cantoni sembrano collimare, per l'identica convergenza sul Lucomagno e per i reciproci vantaggi commerciali.

Il Ticino per conto suo procede al perfezionamento della convenzione, la cui ratifica da parte piemontese viene comunicata al Cantone l'11 marzo 1846 per mano del Ministro sardo degli affari esteri, Clemente Solaro Conte della Margarita.

Viene sollecitata l'adesione di S. Gallo e Grigioni affinché dichiarino «la loro annuenza». «Annuenza» che non viene posta in dubbio.

Come avverrà nel corso dello stesso mese: S. Gallo il 6 marzo '46, i Grigioni il 21 marzo '46, i comuni grigionesi l'8 maggio '46. Un nuovo incontro tra le parti veniva programmato a Lugano agli inizi del '47.

Si deputavano per l'incontro: dal Piemonte il barone D. Giorgio Allamand e il signor Ricci; per il Ticino: G.B. Pioda, i consiglieri G.B. Fogliardi e G. Brocchi; per i Grigioni Ulrich de Planta, G. a Marca e per S. Gallo, I.M. Hungerbüler.

Il 4 gennaio si ritrovarono pronti a discutere; conclusero i lavori entro il 16. I convenuti si riproposero, con reciproci impegni, di realizzare un passaggio attraverso le Alpi per il Lucomagno e di continuare, beninteso, la strada ferrata fino al lago di Costanza, l'ideale vettore d'ogni traffico da e per il centro Europa. L'impegno dava un senso alla linea Genova-Lago Maggiore, mentre sollecitava al di là delle Alpi, la Coira-Rorschach

Scattavano, Inoltre, con l'assicurazione del concorso finanziario sardo, parecchie concessioni riguardanti la linea convenuta dalle parti, decorrenti sull'arco 1847-56.

Carlo Alberto rimase soddisfatto del trattato. Il 30 aprile (1847) ratificò «Tant pour nous que pour nos héritiers et Successeurs» la Convenzione firmata dai plenipotenziari suoi e dei Cantoni convenuti, «promettant en foi et parole de Roi d'observer, et de faire observer exactemente les stipulations qu'elle renferme, sans jamais y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu directement ou indirectement» 15.

Nello stesso mese anche Ticino e S. Gallo ratificarono la Convenzione; ai primi di maggio, pure i Grigioni.

Ma giunge il '48: la Svizzera, dopo i momenti difficili del Sonderbund, adotta una nuova costituzione. Il Piemonte è sconfitto dall'Austria ed esce dalle guerre sfiancato e impoverito. Carlo Alberto è costretto ad abdicare a favore del figlio.

Importanza del progetto e non intervento federale

Siamo al '50. Vittorio Emanuele II riallaccia le fila dell'annoso discorso.

Riesce a stimolare, oltre i Cantoni svizzeri interessati, anche alcuni stati germanici perché vengano studiati, se è il caso definitivamente, i passi alpini più adatti alla ferrovia auspicata.

Ma troppo grande è l'opera, impari le forze dei piccoli cantoni; notoria la politica di imparzialità della Confederazione che doveva restare al di fuori di tanti interessi cantonali; distaccata la Germania.

Il quadro d'insieme presagiva remore su remore, tanto più che il passo alpino più caro alla politica piemontese era il Lucomagno, sulla cui funzionalità si cominciava, in Svizzera, a dubitare. La Conferenza di Berna del '48 constata che le concessioni del Lucomagno spiravano senza essere utilizzate. Si chiede ai cantoni interessati di far nuovi sforzi per riprendere il progetto. La Nicca ottiene da Torino assicurazioni d'appoggio, premessa la partecipazione di altri Stati e una compagnia seria. La Confederazione, cui mancano i mezzi legali per intervenire, non può che incoraggiare il Dipartimento delle poste e dei lavori pubblici il quale dichiara che la linea di Wallenstadt fa parte integrante del progetto sardo-elvetico.

In data 6 giugno 1850 il Ticino sollecitava il Consiglio federale a prendere contatti con il governo austriaco affinché provvedesse valla costruzione e attivazione del tronco dalla Camerlata al confine svizzero per parte della società della strada ferrata di Como o dal Governo della Lombardia in congiunzione col tronco da Capolago al confine lombardo».

L'interesse che si poneva nella realizzazione del tronco era sentito dal Ticino quale «interesse federale», «per l'importanza intrinseca della cosa», in quanto «se dalla Camerlata si avesse la continuazione sino a Capolago la Svizzera si vedrebbe legata all'Adriatico e più specialmente alla Lombardia dalla cui capitale Lugano non disterebbe più di due ore»¹⁶.

Inoltre, precedentemente, il governo di Lucerna aveva pensato «di promuovere la costruzione di una strada ferrata da Basilea a Olten da dove avrebbe le diramazioni utili e necessarie a tutte le parti della Confederazione e potrebbe dirsi una cosa veramente nazionale».

La conclusione storico-politica dei due episodi, l'uno strettamente concernente il Ticino, l'altro la Confederazione, sembra essere lo sviluppo lento ma inesorabile del sistema ferroviario svizzero che, diramandosi e coordinandosi, sarebbe confluito, era scontato, a nord nelle linee della Germania meridionale, a sud verso l'Italia. Il passo alpino maggiormente «degno di essere preso in ispeciale disamina» sembrava divenire il Gottardo il quale, smettendo gradatamente la sua veste di problema retorico, acquistava corposità scientifica, funzionalità geografica e commerciale, nonostante il trattato elvetico-sabaudo dell'8 giugno 1851 che obbligava le parti contraenti al Lucomagno. Firmato da Achille Bischoff per la Confederazione, causò inquietudini nei gottardisti. Inquietudine aggravata sia dai contemporanei, rinnovati sforzi austriaci per lo Spluga, sia da quelli del Vallese per il Sempione.

Gottardo e gottardisti

Intanto gli studi voluti nel '50 da Vittorio Emanuele, cui parteciparono esperti di Prussia, Sardegna e Cantoni svizzeri interessati, e che miravano a definire quale passo delle Alpi fosse il più idoneo da superare con la ferrovia per congiungere le linee sarde, tramite quelle svizzere, con il Reno, giungevano a conclusione il 9 novembre 1851. Gli esperti Koller, Hachner e Negretti davano sostanzialmente la preferenza al Lucomagno, «centrale, meno alto degli altri (passi) con lieve pendenza sul versante nord».

Ma l'idea del Gottardo, anziché patime definitivo smacco, trovò stimolo per vivificarsi. Apparve sulla scena, per giganteggiarvi, la figura dell'ingegnere Pasquale Lucchini che confutò egregiamente e puntigliosamente le risultanze del progetto Hachner-Negretti¹⁷⁾,

Ma prima ancora del Lucchini, nel 1851, l'ingegnere Gottlieb Koller di Winterthur aveva affacciato «un progetto di valico del Gottardo».

I gottardisti si muovevano, anche se contrariati dagli eventi della politica ferroviaria.

A Pioda e Koller, amicissimi, potremmo aggiungere, per quegli anni pionieristici, l'ingegnere J.J. Speiser di Basilea, direttore della «Compagnia du Chemin de Fer Central Suisse».

Di chiarezza, tuttavia, non si poteva ancora parlare tanto più che i tecnici si sforzavano di offrire precise coordinate a Stati i quali, in realtà, consideravano con maggiore o minore favore le ferrovie — nella fattispecie le grandi dorsali alpine — secondo la propria rispettiva convenienza economica, in un'ottica decisamente mercantilistica.

È in questa prospettiva che, ad esempio, al Piemonte non piaceva il Gottardo, così comodo alla Lombardia, come gli dispiacevano passi laterali, per motivi politici identici nella diversità.

Disaccordi sabaudo-ticinesi

Il Piemonte teneva soprattutto al Lucomagno; non così convintamente il Ticino. Il 5 giugno '53 Vittorio Emanuele decide di costruire la strada ferrata da Novara ad Arona in continuazione di quella da Genova a Novara.

L'art. 6 dell'atto ufficiale regio recita:

«Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri interessati e col Governo Federale per procurare nel modo più pronto e sicuro la costruzione della strada ferrata dalla sponda settentrionale del Lago Maggiore sino al lago di Costanza (...)»⁽⁸⁾.

È evidente che ormai al Piemonte preme realizzare la linea da tempo auspicata. S. Gallo e Grigioni, da parte loro, non attendevano altro. Il Ticino, invece, mette improvvisamente i bastoni fra le ruote.

«Nel corso del mese di giugno prossimo passato (del '53) i Governi dei Cantoni di S. Gallo e dei Grigioni si diressero a quello del Cantone Ticino perché volesse provocare dal Gran Consiglio la concessione dimandata dalla Società nuovamente costituita per il Lucomagno, per il tronco di strada sul territorio Ticinese dal Confine Grigionese al Confine degli Stati di S.M. il Re di Sardenna

(...) Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino, in luogo di annuire a quell'istanza credette opportuno, sulla dimanda del Consiglio d'amministrazione della strada ferrata Centrale Svizzera, la quale chiedeva per sè; la concessione pella linea da Locarno, sino a Biasca, da Biasca, per le Alpi passando per il S. Gottardo o per il Lucomagno secondo le risultanze degli studii da praticarsi, di non occuparsi per ora della dimanda di Concessione della Società del Lucomagno, ma di convocare straordinariamente il Gran Consiglio al più tardi ai primi del prossimo settembre per trattare e risolvere questo importante oggetto»¹⁹.

Forse il Ticino riteneva che, estinta la Società ferroviaria Rota-Vezzoli, nata con le vecchie Convenzioni del '45 e '47, di conseguenza anch'esse avessero perso validità, sia quanto alla forma sia quanto alla sostanza. Al Cantone non pareva neppur chiara l'applicabilità dei sussidi sabaudi decretati in data 5 giugno '53, non essendo definito se spettassero esclusivamente al «Lucomagno» od anche ad altra linea diversa da quella. Una presa di posizione del genere bloccava però sia le intenzioni del Piemonte che quelle dei Cantoni cointeressati alla linea sud-nord; perciò la cosa spiacque profondamente e all'uno e agli altri.

Lasciato il colpevole da parte, costoro si riunirono in Torino il 18 luglio '53. Esaminarono cosa avesse potuto indurre il Ticino a quella presa di posizione e addivennero comunque a queste conclusioni: validi i vecchi trattati, almeno nella sostanza; i sussidi, solo ed esclusivamente per il Lucomagno.

Intervento chiarificatore del Piemonte

Vale la pena di citare l'intervento in questa Conferenza del delegato piemontese, su questo ultimo punto, per l'evidente tono intransigente e definitivo.

«Nessun'altra linea intende favorire il Governo di S.M. né in questo ei può essere menomamente titubante dacché dalle discussioni che ebbero luogo in proposito nel Parlamento Sardo chiarissima emerse l'intenzione per il Lucomagno e non altrimenti sieno a destinarsi i sussidi. (...) Per togliere poi qualsiasi equivoco o dubbiezza che potrebbe sorgere nel interpretare la frase di linea del Lucomagno si dichiara espressamente che qualora, contro ogni aspettativa, da parte del Governo Ticinese, si avesse
a concedere la linea Locarno-Biasca, ad una
Società che volesse rivolgersi verso il St.
Gottardo, sotto pretesto, che questo non
esclude la linea del Lucomagno, il Governo
sardo non accorderà sussidi di sorta ad una
tale Società. Esso si riserva di accordarli
unicamente a quella sola che assume tutta
la linea che partendo dal lago Maggiore
mette capo al lago di Costanza passando
per il Lucomagno»²⁰⁾.

Sembra quasi di assistere a una lavata di capo al nostro Cantone il quale nicchiava ormai (e nicchierà fino in fondo) sul Lucomagno.

Si reca a Bellinzone il Cavaliere Luigi Torelli il quale non tergiversa. Parla al Consiglio di Stato e lascia una dichiarazione scritta.

Riporta, in definitiva, quanto era stato detto giorni prima a Torino: scadendo una società per la linea ferroviaria pattuita, un'altra può ad essa legittimamente sostituirsi, senza che per questo debba restare intaccata la sostanza dei concordati.

«Siccome la deliberazione di sospendere la concessione alla Società inglese della linea che corre sul territorio del Cantone Ticino per dar luogo ad altri studi include evidentemente l'idea che più non sussista il trattato del 1847 che determinava la linea del Luckmanier, così i Mandatari dei tre succitati governi (Piemonte, S. Gallo, Grigioni) stabilirono anzitutto come in questo vada errato Codesto Lodevole Consiglio.»

Inoltre:

«che a nessun'altra linea che a quella del Luckmanier sarà concessa la sovvenzione accordata dal Parlamento Sardo, intendendosi per linea del Luckmanier quella che incominciando dal lago Maggiore mette capo al lago di Costanza passando per il Luckmanier»²¹⁾.

E non manca qualche minaccia velata qua e là, come ad esempio quella di rescindere seriamente ogni concordato essendovi «un contraente» piuttosto refrattario: quindi, niente sussidi di sorta e per qualsivoglia motivo.

Il Ticino sembra capire: conferma di ritenere ancora valido il trattato del '47 e precisa che tutto il gran rumore era nato dal fatto che si erano presentate contemporaneamente due società, una inglese nata a Londra e una svizzera, la Société Centrale, per richiedere più o meno (variante Bíasca-Gottardo o Biasca-Lucomagno) la stessa linea: che era occorso riflettere per decidere il meglio; non scorrettezze dunque, né ribellione.

Così fu ripreso il progetto di concessione alla Società inglese del 2 giugno '53²². La Confederazione, cui spettava ratificare ogni concessione, l'approvò con documento del 7 ottobre 1853²³.

Sembrava così compresso una volta per tutte ogni sussulto ticinese in favore del Gottardo.

Svizzera impossibilitata ad ogni tipo di sovvenzione

Abbiamo seguito cronologicamente i fermenti tecnico-politici attorno a un passo alpino ticinese verso la Svizzera interna. Gli studi, come le impennate letterarie, fino al '53 non avevano indicato alcuna scelta definitiva. Scandagliare la provenienza di convinzioni spurie o sospettosamente granitiche ci porterebbe lontano e a mèta incerta. Ma i primi ad essere disorientati erano proprio gli «addetti ai lavori». Non solo: piano piano venivano trascinate nella «querelle» anche le città semplicemente interessate ad un «passo», impossibilitate a discernere la scelta più razionale causa lo scatenarsi di troppe passioni.

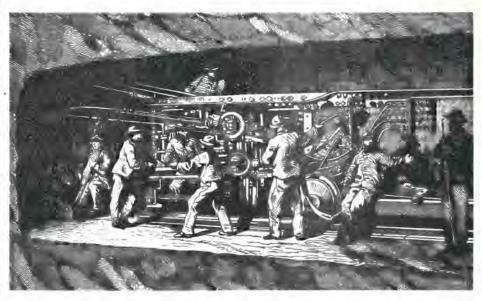
Si ricordi che Genova preferiva in un primo tempo il Lucomagno; che Milano nel '60 optava per il Gottardo; che Genova ancora nel '65 decide a sua volta per il Gottardo. Altalena collegata essenzialmente a fattori

economici ma, alla fin fine, anche composita: politica, precauzione militare, blasoni di regione.

Il male ticinese era un po' epidemico per la Svizzera interna. Il lungo protrarsi delle rivari tentativi che denotano l'imbarazzo stesso degli uomini a far fronte a cose più grandi di loro. Prova ne sia ancora la sequenza di società ferroviarie per il «passo», già indicate, che si succedettero traballanti, fino all'ultima di Favre il quale, per non tralignare, morì povero in canna.

Interessanti le elaborate riflessioni militari e geografiche che si susseguivano con grinta in tanti libelli e talora in studi autenticamente nuovi e seri. Ma i capitali I Per tale ottenimento, le tecniche cercavano di farsi quanto mai allettanti e convincenti, l'opera essendo impressionante.

«L'ouverture d'un chemin de fer à travers ces montagnes élevées et hérissées de précipices, est, sans doute, une entreprise yigantesque et difficile, quelle que soit d'ail-



Dopo il piccone era introdotta la perforatrice ad aria compressa all'assalto della grande montagna. (Museo PTT, Berna)

flessioni sulle scelte (e non solo di un passo) poggiava probabilmente sulla politica finanziaria (inesistente) della Confederazione.

«Vediamo attorno a noi Stati i quali pur essendo oberati di debiti si affrettano a completare la loro rete ferroviaria; colui che non conoscesse a fondo la nostra organizzazione politica anteriore alla nuova Costituzione federale dovrebbe stupirsi come la Svizzera, senza alcun debito abbia potuto segnare il passo così lungo tempo»²⁴⁾.

Invece nessun stupore per chi avesse osservato le reali risorse finanziarie della Confederazione. Con l'approvazione della Legge ferroviarie del 1852, essa non avrebbe potuto sobbarcarsi spese straordinarie per le ferrovie, compito affidato all'iniziativa privata e ai Cantoni.

Vera urgenza: capitali stranieri

Le difficoltà, soprattutto finanziarie, ingigantivano anche quelle tecniche (e probabilmente, viceversa) e la storia si allunga nei leurs la ligne que l'on choisisse; et les travaux nécessaires pour vaincre les difficultés du terrain et pour garantir en tous temps, le passage dans ces régions presque toujours couvertes de neiges et exposées aux plus horribles ouragans, demandent des études sérieuses et approfondies»²⁵.

Questo un brano dell'inizio del sopraccitato rapporto sulle ferrovie della Commissione tecnica speciale, che denota la giustificata paura di un passo nel Ticino, denso di incognite. Tecnica e capitali: sempre le uniche forze capaci di superare tante difficoltà.

Emerge il S. Gottardo

Tuttavia, nello stesso studio, piccole luci mettevano già in vista il Gottardo:

«On ne peut nier que les intérêts du Splugen et du Bernardin, ceux du Saint Gothard et ceux du Simplon, tous trois si importants en eux mêmes, sont si differents qu'ils ne peuvent à peine être réunis en une seule ligne, quand même la plus centrale, savoir celle du Saint Gothard obtiendrait la préférence»²⁶⁾.

Conosciamo già come P. Lucchini reagì al rapporto Koller che proponeva e non proponeva il Gottardo pur dandolo come possibile di positivi ripensamenti:

«La strada del S. Gottardo, quale principale arteria del commercio svizzero, mette capo nel cuore della Confederazione e si dirama verso i Cantoni più popolati, i più commercianti e i più manufatturieri. Questa sua posizione merita di essere presa in seria considerazione»²⁷⁾.

La strada del S. Gottardo serviva al commercio da Genova a Basilea per Lucerna, nonché al lago di Costanza per Zurigo «nel minor spazio di tempo». Portava dunque intrinseca la preferenza che molti forse fingevano di non capire.

Intanto all'interno la «Chemin de fer du Central-Suisse» guardava seriamente al Gottardo.

Berna, Lucerna, Uri, Svitto, Nidvaldo, Obvaldo, Soletta e i due Basilea si riunirono per una «Conferenza interna del Gottardo», a Lucerna il 19 agosto 1853, per appoggiare il passo con tutte le loro forze. Lucerna si accollò l'impegno di sollecitare la Confederazione perché entrasse, per interessi nazionali, nello stesso giro di idee. La risposta fu ancora una volta la neutralità. Ma quale neutralità se, tangentemente alla Svizzera, si pensava al Brennero e al Moncenisio?

La Svizzera commercialmente emarginata? Fuori dai traffici internazionali? Non poteva continuare l'indifferenza, tanto più che a dichiarare la legittimità tecnica dei passi tangenziali era stato addirittura Robert Stephenson, coautore con W. Swinburne del «Rapport sur l'étabissement de chemins de fer en Suisse» (1850).

L'antagonismo del Lucomagno

La «Deutsch-Schweizerische Kreditbank» di S. Gallo, insistendo volitivamente sulla necessità di un passo alpino «svizzero», affidò all'ingegnere cantonale zurighese Wetli l'incombenza di riprendere gli studi sul Lucomagno.

L'interessatissima Genova, sempre antigottardista, nel novembre del '52 aveva votato per il Lucomagno un concorso di dodici milioni. (La Camera di commercio di Genova concordando con le intenzioni della città e della provincia, ne aveva fatti sperare altri due).

Immediata risposta del Regno con 10 milioni. Questi concorsi restano noti col nome di sussidi sardi. Costituivano tali sussidi un capitale ragguardevole e poterono già giocare come sicuro appoggio per le concessioni del 12 settembre 1856 in favore del Credito Mobiliare in Torino e del 4 dicembre dello stesso anno per la succitata Banca di S. Gallo, seriamente interessata alla strada ferrata ticinese.

Aggiungiamo tuttavia, di passaggio, che fino al 1856 né i sussidi sardi, né l'intransigenza piemontese fecero l'operazione Lucomagno. Notevole, sempre nel '56, l'intervento di Carlo Du Coster il quale, con lettera del 1. giugno, ricorda «Al Sovrano Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino» che il 31 marzo precedente aveva rivolto domanda perché fosse data la concessione ad un'ennesima società di strada ferrata per il Lucomagno²⁸⁾. Ma a parte la domanda di concessione, certamente positivo segno di dinamica, ciò che interessa dello scritto è l'appassionato appoggio al «passo»:

«Comprovata (...) la superiorità di utili risultamenti della strada ferrata del Luckmanier su quella lombarda per Chiasso e 'I San Gottardo e l'assoluta inferiorità della rete de' tre tronchi ticinesi senza congiunzione, non sarà nemmeno a tacersi dell'importanza che dalla 1º deriverà a favore della Confederazione e de' Cantoni finittimi al Ticino»²⁹.

Bisogna ammettere che Du Coster, geno-

vese, non scrive una supplica, ma si sussi-

dia nel suo lunghissimo scritto con dati tec-

nici e soprattutto finanziari. Lo ritroviamo inoltre in un suo ampio studio del '61 in cui, con rinnovata foga, sostiene ancora il Lucomagno. Il suo scritto contribuì forse a sortire un certo effetto. Nel settembre del '56: «Il Governo del Canton Ticino accorda alla Cassa del Commercio e dell'Industria, Credito Mobiliare in Torino, il privilegio della costruzione ed esercizio di una strada ferrata dal Confine sardo, presso Brissago al Confine del Canton Grigioni sul Lucomagno passando per Locarno, per la vallata del

Un punto importante a favore del S. Gottardo

Ticino e per quella di Blenio»30).

Un fatto quanto mai propizio rallegrò intanto i gottardisti: l'elezione il 30 luglio 1857 di G.B. Pioda, il più convinto di essi, a consigliere federale. Trasferitosi a Berna, la neutrale Berna in questioni ferroviarie, non mancò di tener presente lo scopo che sarà di tutta la sua vita.

Altro fatto determinante: la guerra austrosabauda del '59 che vide vincitore il Piemonte cui la Lombardia sarà annessa.

Cambiamento vigoroso di ottica politica. Il Lucomagno perde colpi: nel governo italiano comincia seriamente ad insinuarsi il dubbio sulla bontà della sua scelta.

«La raggiunta unità politica della Padania occidentale e centrale nel '59 mutava sensibilmente i termini di quel dibattito, riproponendo tutto intero ed integro il problema della scelta del valico, ormai padano e ligure e non più soltanto genovese, piemontese o milanese»³¹⁾.

E i segni sono subito evidenti: l'Italia si premura di istituire il 14 maggio 1860 una commissione speciale per definire, se possibile una volta per tutte, quale passo in effetti fosse il migliore. C'era già il progetto del capotecnico urano Müller del '53 che aveva proposto il Gottardo, era seguito quello dell'ing. Pressel del '59; quello del francese E. Flachat sempre del '59, solo per parlare del Gottardo. Ma la commissione speciale italiana, in tutti questi progetti, non trovava l'optimum per decidersi, benché Pasquale Lucchini avesse insistito, finora con ben quattro memorie puntigliose, sulla sua realizzabilità. Accolse le perplessità la «Conferenza del Gottardo», tenuta ad Olten il 15 settembre '60, cui parteciparono Lucerna, Uri, Svitto, Untervaldo, Zugo, Soletta, Berna, Friburgo nonché il direttorio della Ferrovia centrale svizzera. Questi interessati formarono il «Comitato del Gottardo» che, ben deciso ad uscire dal vicolo cieco, affidò nel 1861 all'ingegnere Kaspar Wetli lo studio di un progetto generale per la linea Brunnen-Lugano attraverso il Gottardo.

Era finita l'era degli studi preliminari e approssimativi anche perché la cadenza politico-storica così tormentata non aveva permesso visioni razionali e funzionali, ma condizionate e spesso compromesse.

Italia:

verso uno spirito nazionale

Col 17 marzo 1961 l'Italia è pressocché fatta; non più problemi sabaudi o lombardi, ma nazionali; non più un «passo» alpino che favorisca gli uni affinché danneggi gli altri, ma per il Paese. Questa la sostanza dei ripensamenti italiani che, se non espressi, apparivano quale sottofondo a tutta una trama di correttivi che il governo andava adottando. A cominciare dalla stessa penisola, ove stemmi e campanili avevano talora disarmonizzato la logica degli scorrimenti ferroviari, si cercò di rimediare, con la Commissione del 26 dicembre 1860 voluta da Cavour, a quei particolarismi, nelle comunicazioni, sordamente insensibili alle istanze di una politica globale. L'idea, infatti, di provinciastaterello, svuotata d'ogni ragion d'essere storico-politica, s'era trasformata in quella di legittima porzione di uno stato unificato: necessità, quindi, per le comunicazioni, di una coordinazione tale, fra terre precedentemente sovrane, da rispettare il nuovo contesto unitario.

Reazione dei fautori del Gottardo

La «fazione Lucomagno», fiutato il nuovo vento, si preoccupò e premurò di ottenere dall'Italia un chiaro assenso e finanziamento per il «suo» passo. Il 18 aprile 1861; tra il ministro italiano dei lavori pubblici Peruzzi e Wirt-Sand, delegato della Banca del Credito di S. Gallo, fu conclusa una convenzione provvisoria per l'esecuzione della ferrovia del Lucomagno.

Con essa l'Italia si obbligava, perché vivamente pregata, a finanziare l'impresa. Condizione necessaria: che i lavori iniziassero entro il 1. maggio 1861 altrimenti si sarebbe estinta la concessione già rinnovata nel '57. Qualcosa non quadrò in seno alla «Società del Lucomagno» la quale non ottemperò, in data stabilita, al deposito della convenuta cauzione: due giorni di ritardo, un difetto di forma e l'Italia finalmente libera dalla sua condizionante promessa.

Città impegnate nella disputa

Nel quadro di una politica nazionale era assolutamente necessario scegliere caparbiamente dall'alto. Sarebbero stati fomentati, inutilmente, screzi fra città che, per proprie ragioni, propendevano — l'abbiamo già visto — per «passi» diversi: Genova, ad esempio, tutta per il Lucomagno; Milano per lo Spluga e poi per il Gottardo. In un'Italia neonata, dispute impegnate non potevano riuscire che di nocumento. Da ciò il desiderio di rifare una nazione vergine anche dall'ottica degli «interessi», non più partigiani, ma globali.

Quando, nella primavera del 1861, una rappresentanza dei Cantoni gottardisti si recò a Torino, si sentì dire dallo stesso Cavour che il governo italiano non aveva particolari «pregiudiziali» per questo o per quel passo. Non così sembra che la vedesse il Ministro dei lavori pubblici Peruzzi il quale, in questa occasione ed alla stessa rappresentanza, ma prima che si verificasse il ritardo dei due giorni fatali alla Società, disse «esser egli convinto della bontà della soluzione del Lucomagno ed aver già stretto con quella Società una convenzione diretta a finanziare l'impresa».

L'indicazione di Cavour aveva comunque un senso: studi «neutri» di approfondimento da parte di Commissioni tecniche avrebbero dato la palma al migliore, Lucomagno, Gottardo o Spluga che fosse ⁵²⁾.

Apporto ticinese nel nuovo contesto politico

Intanto nel Ticino il laboriosissimo ingegner Lucchini insisteva in favore del S. Gottardo con un nuovo studio:

«lo ho sempre considerato il Gottardo come passo maestro delle Alpi Svizzere e mi sono spesso meravigliato che, mentre uomini valenti in arte, in economia ed in politica consacravano studi e denaro a progettare una ferrovia per il Lucomagno, nessuno o quasi nessuno ponesse seriamente il pensiero al Gottardo. (...) Ho finalmente la compiacenza di vedere che le più distinte intelligenze della Svizzera di mezzo, la Società della Ferrovia Centrale ed i Governi Cantonali si sono infervorati a promuovere l'idea. Il solo fatto che la cosa si metta in discussione mi basta. La discussione dimostrerà in breve l'eccellenza del Passo del S. Gottado sopra ogni altro e farà cadere il pregiudizio ciecamente accettato che quest'alpe sia inaccessibile alle locomotive) 331,

E più innanzi:

«Il Gottardo è il naturale complemento di tutto il sistema ferroviario della Svizzera e appartiene alla grande arteria che si distende da nord al sud alla quale si incrocia l'altra pur grande arteria che tocca ai due laghi Lemano e di Costanza. Ad essa si intrecciano le molte diramazioni che solcano le valli svizzere e da queste traggono i principali elementi della loro vita. Così alla ferrovia del Gottardo sono interessati i novi decimi della Confederazione. La ferrovia del Lucomagno invece è una specie di circonvallazione parziale della Svizzera orientale, che la percorre sull'estremo confine, talvolta anche sotto il tiro del cannone austriaco»³⁴⁾.

Stefano Jacini e l'azione italiana

Per restare nell'arco degli anni testé considerati prendiamo, a dimostrazione della volontà di Stefano Jacini, di cui diremo più ampiamente in seguito, la sua iniziativa del 14 maggio 1860 quando, quale ministro dei Lavori Pubblici, presentò un'istanza a Vittorio Emanuele affinché istituisse una commissione di studio per una ferrovia italo-elvetica, ma già nell'ottica del Regno e non del Piemonte o della Lombardia. In essa il Gottardo vi appariva già come «possibile» nonostante non fossero sottaciuti Lucomagno e Spluga. All'azione «interna» volle farne seguire una a livello internazionale: l'8 novembre '60 interessò il cav. Jocteau, ministro plenipotenziario d'Italia a Berna, affinché esponesse il pensiero del governo italiano il quale, pur riservandosi di assentire alla soluzione che gli studi avrebbero data per migliore, porgeva vivo interesse al Gottardo: che i Cantoni centrali della Svizzera si dessero perciò da fare per la sua realizzazione.

La Svizzera non rispose con la stessa convinzione.

Con lettera del 15 novembre '60 fece sapere: gli unici sussidi e scarni «potersi aspettare dai Cantoni interessati, nulla dalla Confederazione»

Non era ancora entrato nella visuale gottardista lo zurighese Alfredo Escher che sarebbe divenuto in seguito un potente promotore dell'opera. In effetti egli attendeva la definitiva scelta italiana. Ma l'Italia, nonostante tutto, rimaneva nell'incertezza: la Commissione del maggio '60 aveva scartato il Gottardo, dubitato dello Spluga e scelto ancora il Lucomagno.

Jacini, tuttavia, colpito dalla facilità con cui procedeva il traforo del Cenisio si convinceva, man mano, che il Gottardo, al di là delle pure teorie, poteva essere vinto.

In Italia risolversi, o far risolvere, non era facile visto il dissidio Genova-Milano che congelava iniziative al vertice. sentanti di una Società inglese³⁵⁾. Concessione approvata con decreto federale del 31 luglio '63.

Si mirava o al Lucomagno (ma con poca simpatia) o al Gottardo (di preferenza). La mossa non passò inosservata. Il 1. luglio, sempre di quell'anno, il Consiglio federale, rispondendo al Governo italiano «preoccupato» per il fare risoluto del Ticino, molto diplomaticamente fece capire di non avere pregiudiziali per l'una o l'altra variante. L'essenziale era infatti non lasciar da parte il Ticino (e il pericolo c'era vista l'appetibilità politica di trafori tangenziali). Si notava, nel documento, unicamente il rispetto rormale per la convenzione stipulata l'8 giugno '51 con il Regno di Sardegna. Disagio per la Svizzera che avrebbe voluto dare un colpo



La morte improvvisa di Louis Favre il 19 luglio 1879, nel pieno della galleria. (Museo PTT, Berna)

L'una, per il Lucomagno, appoggiata addirittura da Casa Rothschild, l'altra intransigente sul Gottardo senza il quale si riteneva danneggiata. Al Governo dispiacevano queste dispute autonomistiche in quanto intralciavano utili legami con il capitale straniero.

Fare sofferto del Ticino

La ferrovia, per fortuna, toccava interessi globali e godeva di sollecitazioni plurime ed imprevedibili che rintuzzando le remore la disincagliavano spesso da volontarie o involontarie perplessità.

Quando l'Italia si trovò con le mani legate per la clausola del Lucomagno, nata da un preciso momento storico del tutto superato, apparvero quanto mai propizi sia l'atteggiamento ticinese che quello della Svizzera interna.

Il 12 giugno 1863, il Ticino mise l'Italia e la Confederazione di fronte ad una scelta. Il Gran Consiglio accordò la concessione per la realizzazione dei tronchi Chiasso-Bellinzona, Bellinzona-Biasca e Bellinzona-Locarno ai Signori R.G. Sillar e Cons. rappredi spugna ad autentiche cariatidi, disagio per l'Italia legata alle promesse del passato. Ma il desiderio di fondo era, e il documento lo mise ben in luce, che se una scelta finalmente si fosse fatta, quella privilegiasse il Gottardo.

Donde ire dei partigiani del Lucomagno e del Sempione e reazione di Vaud, del Vallese, di Ginevra che votarono subito sette milioni di franchi di sussidi per il Sempione.

Intervento zurigano

Ma il vento era ormai a favore del S. Gottardo in quanto entrò nella disputa anche Zurigo che nel passato aveva parteggiato per il Lucomagno.

Nell'impresa si getterà Alfred Escher, uomo di grande determinazione, perciò anche odiato ed osteggiato. Chiamato il «barone ferroviario», si andava ferocemente malignando che nella logica degli affari ferroviari svizzeri, in via prioritaria venissero le sue volontà, di poi, subordinate, quelle della Confederazione.

Di fatto, quando il 7 agosto 1863 si riunirono a Lucerna i rappresentanti di quindici canto-

ni che si pronunciarono decisamente per il Gottardo, erano presenti per la prima volta — massiccio apporto alla causa — anche Zurigo nonché le ferrovie del Nord-Est e la Central-Suisse.

Fu nominata una Commissione di sette membri che avrebbe dovuto organizzare quella che sarà chiamata l'«Unione del Gottardo».

Era scontato che a presiederla venisse chiamato l'Escher, il quale si mise con foga al lavoro.

Era un colpo mortale al Lucomagno. I Cantoni suoi fautori, per risposta, tempestivamente si riunirono a S. Gallo, ma avevano praticamente perduto, abbandonati com'erano sia da Zurigo che dalla ferrovia del Nord-Est.

mente politico. Sempre nel gennaio del '64, G.B. Pioda era stato inviato quale Ministro plenipotenziario di Svizzera a Torino. Egli poté così passare ad iniziative che la Svizzera ufficiale, nella sua neutralità, si vietava, almeno in forma palese.

Italia: opinioni e commissioni a confronto Interventi di Carlo Cattaneo

Il terreno era quanto mai propizio poiché proprio in quell'anno troviamo quale Ministro dei Lavori Pubblici Stefano Jacini, gottardista. È storicamente risaputa la sua amicizia, basata sul denominatore comune «Gottardo», con il Pioda.

Altro insistente e convinto fautore è Carlo Cattaneo il quale, consapevole dell'intenfeso energicamente il succitato passo così caro ai genovesi.

La roccaforte verrà espugnata definitivamente, nel 1865, da C. Cattaneo con la sua famosa "Lettera ai cittadini genovesi" i quali colsero appieno il senso di opportunità finanziaria offerta piuttosto dal Gottardo che dal Lucomagno³⁸). Da parte sua Jacini rintuzzò Boccardo insistendo sulla necessità di scegliere un passo non con la pertinacia propria di ogni partigianeria ma attraverso «l'evidenza e la logica dei fatti certi»³⁹). Ma l'evidenza e la logica non vinsero nemmeno con la Commissione Menabrea la quale, il 4 novembre '65, concludendo la sua relazione optava ancora una volta per il Lucomagno.

Commissione e risultati

Era del resto ancora tempo di «Commissioni»:

 quella per lo studio delle pendenze, sempre voluta dal Menabrea, che si pronunciò «in favore del sistema delle grandi gallerie»;
 quella presieduta dal Comm. Grattoni che doveva appurare l'applicabilità dei me-

todi di perforazione del Cenisio ad altri trafori (risposta affermativa);

 quella che doveva offrira un quadro di prestazioni economiche da parte dell'una o dell'altra linea ferroviaria tenendo conto dell'aggancio con paesi d'oltrealpe.

Fu affidata al Cav. G.B. Rombaux, commissario tecnico per l'esercizio delle ferrovie in Toscana.

Ma soprattutto va citata quella voluta dallo stesso Jacini, e istituita con decreto ministeriale del 14 luglio 1865, che avrebbe dovuto supervisionare i lavori precedenti. Operante dal 10 agosto 1865, essa si riproponeva infatti la «revisione degli studi eseguiti nei rapporti commerciali relativamente alla questione delle ferrovie delle Alpi elvetiche». Tra il 22 ed il 24 novembre 1865, la Commissione, presieduta dal marchese C. Bevilacqua, giunse alla seguente conclusione:

«essere la linea del San Gottardo da preferirsi a quella dello Spluga e del Lucomagno, non solo come la più conveniente nei rapporti commerciali, ma ancora come quella che riunisce più sicure condizioni di pronta esecuzione.»

Il lavoro di quest'ultima Commissione fece una grande sensazione all'estero tanto che godette di traduzioni ufficiali. Ma a parte l'«impressione», quando venne esposto apparve talmente probante da incidere prepotentemente sulle decisioni future.

L'azione politica

In Italia si lavorava non solo per superare le resistenze che persistevano ancora tenaci, ma anche per giungere il più celermente possibile all'assenso straniero.

Tuttavia, per ottenerlo, non bastava esibire materiale altamente tecnico, occorrevano anche reiterati inviti politici: quelli ben orchestrati che, nel 1866, Svizzera e Italia congegnarono all'unisono.

Il Ministro Oldoini lavora von Roggenbach del Baden; il conte di Barral il Bismark; mentre l'Escher conferisce con ambedue a Baden-Baden, argomentando esattamente come i due ministri, ossia dal punto di vista del governo italiano.

Al Bismark il Gottardo non dispiacque sia per ragioni geografiche (equidistanza tra



La stazione di Bellinzona, circa il 1880. Nel terreno ancora sconvolto già s'allunga la biscia del treno, pur senza locomotiva: il che ci impedisce di fissare con certezza la direzione, se per Locarno o per Biasca.

Il Consiglio federale crea una «Società» in favore del S. Gottardo

A conferma del nuovo obiettivo, il Consiglio federale rese nota ai governi d'Italia, del Baden, del Württemberg, di Baviera e d'Inghilterra la creazione di una società in favore del S. Gottardo. Tuttavia, non volendosi spingere lontano, assicurava che il suo gesto non intendeva escludere altre proposte, quali quelle del Lucomagno e del Sempione; al punto tale da discostarsi chiaramente dall'evidente preferenza al Gottardo manifestata dal Consigliere federale Karl Schenk.

Linee ferroviarie che favoriscono il S. Gottardo

Il 30 maggio 1864 veniva intanto aperta la ferrovia Zurigo-Zugo-Lucerna. La linea, dal nord, tendeva ormai al Gottardo. Era solo questione di volontà politica. Il gioco cui infatti assistiamo, procedendo, è qualificata-

zione di Jacini, gli indirizza, il 1. maggio 1864, la sua prima lettera sul Gottardo pregandolo di prendere, grazie alla sua autorità, iniziative gottardiste in città italiane e prevalentemente in Milano e Genova. Gli assicura l'appoggio di eminenti inglesi e l'entusiasmo, ormai determinazione, del-

L'Italia muove altri passi d'assaggio: il 23 luglio, voluta dal Ministro Menabrea, viene nominata una Commissione puramente tecnica per l'esame comparativo dei tre passaggi: Lucomagno, Gottardo e Spluga.

Il gioco era, come si vede, ancora in atto: dati tecnici, perizie, in un'alternanza che sapeva ancora di attese diverse.

Le «attese» si chiamavano Milano e Genova protese fino allo spasimo, per la loro forza economica, verso una vittoria che le gratificasse pienamente.

Oltre a Paleocapa, il quale nel 1863 scrisse ancora in favore del Lucomagno³⁶⁾, abbiamo, nel luglio 1864, una memoria dell'economista G. Boccardo³⁷⁾ nella quale viene diAustria e Francia), sia per ragioni politiche (sua idoneità «ad una virtuale congiunzione militare con l'Italia»).

Solo la Francia stentava a scendere a una intesa perché prevenuta verso una linea che poteva divenire una temibile concorrente alle proprie del sud. Di più, proprio nel 1866, scoppia la guerra austro-prussiana per cui, con la vittoria della Prussia, la Francia si ritrova ai confini uno stato forte e minaccioso. Intanto si parla più di armi che di ferrovie. Anche l'Italia, alleata della Prussia, è scesa in campo contro il tradizionale nemico.

Ultimi confronti e scelta definitiva

Ma torniamo alla nostra storia.

Quanto era stato elaborato dalla «Grande Commissione» (quella voluta dallo Jacini nel luglio del '65) era risultato determinante nell'annosa «querelle» Lucomagno-Gottardo.

Il 27 febbraio 1866, l'Italia comunicava ufficialmente alla Confederazione di aver fatto proprie quelle conclusioni pro Gottardo ad esclusione quindi di qualunque altro passo alpino.

Reazione a catena: il Regno della Prussia si dichiara subito per il Gottardo; così il Granducato del Baden-Württemberg. Ma ci sarà da attendere la fine della guerra per riavviare la «pratica».

Conviene però tornare al '65 per prender nota che non s'acquietava intanto (e non solo quella) la penna, sia per acclamare entusiasmi per il Gottardo, sia per ravvivare gli ultimi guizzi di speranza per gli altri passi e soprattutto per il Lucomagno.

Così il Comitato di Lucerna pubblicò uno studio decisivo per la costruzione della ferrovia del Gottardo⁴⁰.

Ecco un estratto che ripete all'incirca, salvo i passi strettamente tecnici, la tematica dell'intero opuscolo:

«La linea del Gottardo (...) trovandosi più a ponente, sboccando nel centro della Svizzera ed essendo approssimativamente ad uguale distanza tra il Moncenisio, il Brennero, non solo risponde al bisogno di una via ferrata in mezzo a quel lungo tratto di confine, ma rimane illesa dagli effetti a prodursi dai suddetti affluenti accorciatoi della linea del Brennero e del Tirolo, e d'altro lato abbastanza breve a confronto di quello rivale Marsiglia-Lione-Ginevra a poter vantaggiosamente lottare tanto coll'una che coll'altra, e pel commercio internazionale e pel transito. In quel raggio vuol quindi Genova saldamente esercitare la sua maggiore influenza, ed è quello il nuovo obbiettivo verso del quale deve tendere. E se Genova vi troverà il suo tornaconto, tanto più ve lo troverà Milano, e con essa altri centri italiani come Bologna ed Ancona.

Ad appoggiare questi apprezzamenti, il Comitato di Lucerna, pubblicò esattissimi ragguagli statistici, e principalmente l'Atlante commerciale, dal quale possono rilevarsi l'estensione, la direzione e l'importanza delle zone di questi vari passaggi»⁴¹⁾.

Ma se, con l'impressione della vittoria in pugno, i gottardisti dimostravano la loro fede, non deflettevano nemmeno coloro che nel Lucomagno credevano ed insistevano; così troviamo anche nel 1865, una nuova pubblicazione a favore del Lucomagno⁴². Nella conclusione della III parte dell'opera vengono posti in risalto i sussidi supposti, il capitale da fornirsi dalla speculazione privata, gli introiti netti annui, il saggio dell'interesse; tutte le aliquote, condotte su schemi di confronto, danno indistintamente vincente il Lucomagno. Ad esse segue il commento:

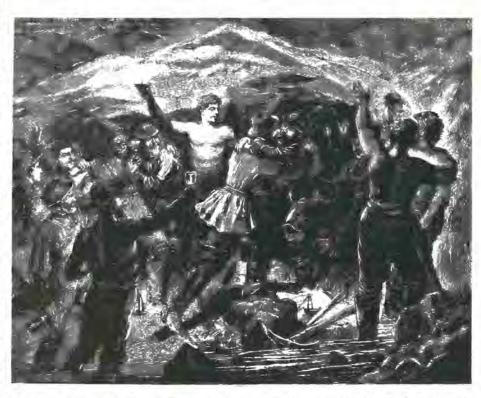
«Queste cifre non possono lasciare il menomo dubbio sulla scelta di quella fra le due linee il cui stabilimento apparisca finanziariamente possibile, mentre l'altra non potrà giammai sperare di poter riunire i capitali necessari, nettampoco con un sussidio notevolmente più cospicuo del più grande che noi abbiamo supposto»⁴³⁾.

E più innanzi:

«Non possiamo dapprima trattenerci dal segnalare il sistema secondo noi tutt'altro che commendevole che si è da taluni creduto di seguitare per raccogliere gli interessi attorRichiamiamo qui la sua già citata lettera sul passaggio ferroviario delle Alpi Elvetiche che venne nuovamente data alla stampa nel 1865 per i tipi della «Veladini e C.», con questo cappello:

«In questo momento in cui si discute tanto intorno alla prevalenza del passaggio del Gottardo su quello del Lucomagno, non ci sembra fuor di proposito riprodurre la seguente lettera del Signor senatore commendatore Paleocapa che il Cantone Ticino è abituato a considerare come un'autorità in simile materia.»

E l'autorità del Paleocapa tende per l'intera estensione della lettera a smantellare uno per uno tutti gli assunti positivi sul Gottardo.



29 febbraio 1880: cade l'ultimo diaframma, gli ingegneri si abbracciano fra il tripudio degli operai (da un disegno di Karl Jauslin). (Museo PTT, Berna)

no al S. Gottardo. Rappresentando questa ferrovia come la sola conforme all'interesse svizzero, si tentò di far credere ad un esclusivo favore a lei assicurato in Isvizzera ed a lauti sussidi federali. Appare qui manifesta l'intenzione di imporre alle autorità federali ed estere con grandi cifre abilmente architettate. La posizione reale degli interessi commerciali ed economici della Svizzera di fronte alla linea del Gottardo o del Lucomagno, fu abbastanza discussa da noi, ed il lettore ha potuto convincersi che il complesso di questi interessi propende decisamente dal lato del Lucomagno»⁴⁴⁾.

Tutto il testo procede con una puntigliosità seriamente tecnica, scientifica, giuridica, quasi dovesse significare «il canto del cigno» del Comitato promotore della ferrovia del Lucomagno.

Va inoltre citata l'adamantina volontà del Paleocapa, senatore del Regno, che non defletté mai dal Lucomagno e che ebbe largo influsso sulle incertezze ticinesi. «Se (...) trionferà nei Consigli della Corona e nel Parlamento il passo rivale del Gottardo (...) dirò (...) e tengo per fermo che non si farà che perder tempo in varie discussioni e deliberazioni come si è fatto da forse vent'anni fino ad oggi e che nessuna ferrovia si aprirà che metta in diretta comunicazione la rete ferroviaria svizzera colla italiana»⁴⁵⁾.

Egli dubitava che il passo del Gottardo «pur fosse possibile che venisse attuato».

Contrastata decisione ticinese

Abbiamo voluto citare sforzi antagonisti, a volte caparbi, quale quello del Paleocapa; tentativi che sono in definitiva la punta emergente dell'iceberg essendo la lotta molto più profonda ed estesa.

Comunque fosse la disputa, accanita o pacata, se n'avvantaggiava ineluttabilmente il Gottardo.



Strumento di ratifica dell'Italia della Convenzione del San Gottardo; firma di Vittorio Emanuele II (22 ottobre 1871). (Museo PTT, Berna)

Abbastanza significativo a questo proposito l'atteggiamento ticinese. Cantone reputato gottardista, nel '66 manifestava, nel rispetto del principio della libera concorrenza dei due passi alpini i suoi intendimenti (46).

Nel «Capitolato per la concessione di una ferrovia da Biasca al confine dei Grigioni per il Lucomagno» (10 febbraio 1866), benché l'intestazione non equivocasse, all'art. 3 si leggeva:

«Il Cantone del Ticino s'impegna del resto, per tutta la durata della presente concessione, di non costruire esso stesso delle linee concorrenti e di non accordare ad altri la concessione di tali linee. Non è considerata come linea concorrente una strada ferrata da Biasca al confine del Cantone d'Uri per S. Gottardo.»

L'asprezza degli scontri, dentro e fuori del parlamento cantonale, è illustrata dai verbali del Gran Consiglio, dai resoconti della stampa e da manifesti in parte già proposti nel nostro testo.

Brevemente: nella sessione autunnale del 1865 il Gran Consiglio si trovò a dover decidere sulle 3 domande di concessione chieste: dal Comitato del Gottardo e dalla Società Hudson-Genazzini per il tronco ferroviario Biasca-Uri, dalla Hentsch-Fornaro e Co. per il Lucomagno.

La richiesta di concessione del Comitato del Gottardo, anche per il mancato versamento del deposito di garanzia sempre preteso fino allora, cadde con 47 voti contro 35⁴⁷⁾. Decisione che sarà aggravata, nel '66, in quanto oltre che a negare qualsiasi contri-

buto ticinese al Comitato del Gottardo, escludeva anche un'ulteriore partecipazione del Ticino alla Conferenza di Lucerna 48). Rimanevano in lizza le altre due concessioni, (antagoniste per forza delle cose in quanto non si poteva pensare alla realizzazione di due tronchi alpini concorrenti), accordate contemporaneamente a due società private 49).

Concessioni dal destino fragile: Hudson-Genazzini rinunciano presto ai loro diritti per il San Gottardo, Wirth-Sand della francese Hentsch e Co. non può effettuare, entro i termini prescritti, il deposito di garanzie e non riesce ad ottenere dal Cantone dei Grigioni la concessione per la linea dalla frontiera a Coira, per cui si verifica il caso di «caducità e nullità della stessa».

Aggiungiamo, per inciso, che pure la situazione delle altre linee «interne», a causa delle difficoltà per reperire i capitali, risultava problematica, come risulta dal «Rapporto del Consiglio di Stato al Gran Consiglio intorno alle ferrovie», del 21 aprile 1865. Le imprese Pietro Genazzini e Achille Villa avevano iniziato alcuni lavori preliminari sulle tratte Bellinzona-Chiasso e Locarno-Biasca per conto della Società Centrale Europa diretta ultimamente dal Gawey; ma, per il mancato rispetto delle date d'esecuzione previste dal Capitolato, anche queste concessioni decadranno.

Amare quindi le conclusioni del «Rapporto della Commissione della gestione sull'amministrazione governativa nel ramo Pubbliche costruzioni, ferrovie» (15 aprile 1867):

«Dal lato ferroviario non ci ritornano alla mente che illusioni passate, e per ora speranze senza speranza, massime dietro il decreto dell'Assemblea federale sul ritiro della ratifica della concessione in base ai fatti, ed a cui il Governo ticinese non fece che pronunciare un'eco di obbedienza all'autorità federale ed alla verità dei fatti compiuti. Presentemente la ferrovia non è che un desiderio, ed una parola scritta, e pronunciata si direbbe quasi per consuetudine, e vuota di senso. Ciò che resta a farsi in tale riguardo si è il ripristino delle strade cantonali nello stato di regolare servizio ove furono guaste dai lavori della Società Europea, e richiamando la già presa risoluzione del Gran Consiglio, il lodevole Governo procederà ordinando le riparazioni necessarie prevalendosi innanzi tutto degli interessi maturati sul deposito dei fr. 400 000 decaduto a favore dello Stato, e quelli non bastano si preleverà sul capitale stesso fino al bisogno previe regolari perizie, preferendo il sistema degli appalti»50.

Ma, per tornare al nostro tema preminente, finalmente con il 1868 il Ticino unanime sarà «gottardista». Le concessioni per le ferrovie interne Lugano-Chiasso e Locarno-Biasca, rilasciate a Lavizzari-Fraschina e al Bacilieri il 16 maggio 1868, saranno cedute al Comitato del S. Gottardo per decisione del Gran Consiglio del febbraio 1869; la ratifica federale è del 27 marzo. La concessione della tratta Biasca-Uri è votata dal Gran Consiglio il 5 maggio 1869. La ratifica da parte dell'Assemblea federale è del 22 ottobre 1869, Inoltre, nella seduta del Gran Consiglio del 28 novembre 1868, è stanziato il primo sussidio cantonale per costruzioni ferroviarie; 1 milione a fondo perduto per la Chiasso-Lugano e un altro milione per la ferrovia Locarno-Bellinzona-Biasca (oltre a un «doveroso» sussidio di 200 000 franchi per la costruzione della strada del Lucomagno)⁵¹⁾. E per comprendere l'entità dello sforzo finanziario del Cantone si consideri il fatto che il bilancio annuo del Ticino, in quel periodo, si aggirava sul milione e mezzo.

Altra sosta bellica

Tra il '67 e il '69 ci fu stasi per ogni progetto in quanto l'Europa era frastornata da nuovi rumori di guerra. Fatto di rilievo in questi anni: la convocazione, nell'estate del '67, di Stefano Jacini a Berna ove il Comitato del Gottardo si era riunito appositamente per conferire con lui (da notare che nel febbraio del '67 era caduto in Italia il Ministro Ricasoli con conseguente esonero anche dello Jacini).

Affossate finalmente le difficoltà belliche, quella che era stata una ben tessuta tela diplomatica suffragata da inconfutabili ricerche scientifiche tenne bene: si rinnovarono parecchie conferenze tra i delegati della Germania, dell'Italia e della Svizzera che sortirono un esito, è lecito dirlo, definitivo.

Conferenza internazionale del '69 Le «potenze» per il S. Gottardo

Il 31 marzo 1869 il Governo italiano confermò la sua scelta pro Gottardo cui segul, il 5 aprile, identico proposito della Germania del Nord, del Granducato del Baden e del Württemberg; proposito comunicato al Consiglio Federale perché fosse finalmente edotto sull'unico e concordato scopo.

La Svizzera si dette quindi da fare; notificò ai Cantoni la presa di posizione d'Italia e Germania perché a loro volta si pronunciassero. La conclusione logica di tanti contatti chiarificatori si ebbe nella Conferenza internazionale convocata a Berna il 15 settembre 1869. Presenziavano l'Italia, la Prussia, il Granducato di Baden, il Württemberg.

Presiedeva la seduta il consigliere federale e presidente della Confederazione Welti. Fu un incontro di preparazione elaborato soprattutto sulla base del programma dell'«Unione del Gottardo» e che prendeva in considerazione, inoltre, i già studiati progetti dell'Ingegner Koller, degli esperti dell'Unione Beckh e Gerwig, dell'ing. Wetli e l'idea delle gallerie elicoidali suggerita a

Dopo questa prima intesa di principio, le parti sottoscrissero un protocollo finale il 15 ottobre 1869.

suo tempo da Pasquale Lucchini.

«Article premier.

La Suisse et l'Italie s'unissent pour assurer la jonction entre les chemins de fer allemands et les chemins de fer italiens par le moyen d'un chemin de fer suisse à travers le St.-Gothard. Le réseau du St.-Gothard à construire pour atteindre ce but comprend les lignes suivantes:

Lucerne-Kussnacht-Immensee-Goldau Zoug-St. Adrien-Goldau Goldau-Fluelen-Biasca-Bellinzona Bellinzona-Lugano-Chiasso

Bellinzona-Magadino-frontière italienne vers Luino, avec embranchement sur Locarno. Ce réseau aura une longueur d'environ 263 Kilomètres

Dans le but de faciliter l'exécution de ces li-

gnes, les parties contractantes accorderont en commun une subvention à la société qui formera pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du St. Gothard. Dans l'organisation de cette société, le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de l'entreprise et de tous les engagements mentionnés dans la présente convention. A cet effet, les status de la société devront être soumis à l'approbation du Gouvernement fédéral »⁵²⁾. Due giorni dopo, Svizzera e Italia firmarono la Convenzione del S. Gottardo. Il 20 giugno 1870 fu la volta della Prussia. Il neonato secondo Reich germanico vi aderirà il 28 ottobre 1871.

Sussidi: intese e perplessità

Il trattato internazionale fissò le basi giuridiche e finanziarie del traforo del Gottardo. Furono preventivati, dagli esperti Beckh e Gerwig della Gotthard-Bahn, 187 milioni di franchi quale somma necessaria per l'esecuzione del programma dei lavori. 85 di questi andavano in sovvenzioni a fondo perduto, così suddivisi:

45 a carico dell'Italia;

20 della Germania;

20 della Svizzera.

Al Consiglio Federale svizzero fu demandato il controllo sulla retta applicazione della Convenzione stipulata nella Conferenza internazionale.

Tuttavia c'era ancora chi si incaponiva sul Lucomagno; il Rothschild, ad esempio, spalleggiato dai banchieri parigini. Ma erano gli ultimi, vani sussulti di un progetto ormai morto, anche se si protrassero a lungo e sinuosamente nella Svizzera occidentale, favorevole al Sempione, e nel Ticino.

Quando infatti la Confederazione dovette trovare i 20 milioni di sua spettanza (anche le sovvenzioni degli stati cofirmatari dovevano essere consegnate al Consiglio Federale a scadenze precise) trovò alcune remore presso determinati cantoni, Berna innanzitutto.

La richiesta del Consiglio Federale al Ticino di un ulteriore suo contributo di 2 milioni diede adito ad accesi dibattiti nelle sedute del Gran Consiglio, anche perché nel progetto non era inclusa la realizzazione del tronco Bellinzona-Magadino-Luino.

Con decisione del 9 dicembre 1869 viene votato un sussidio di un solo milione con «l'incarico al Consiglio di Stato di indirizzare al Consiglio Federale e al Comitato del Gottardo una stringente memoria per fargli sentire che con il decretato aumento di sussidio, il Cantone Ticino ha dato tutto quello che poteva dare ⁵³⁾.

Si ricordi che «il Cantone Ticino oltre ai 4 milioni in denaro (3 all'inizio e uno supplettorio per il Ceneri) accordò gratuitamente (...) i terreni non produttivi appartenenti a Comuni, Patriziati, Corporazioni, Circoli e Distretti dello Stato e così pure l'uso di cave di pietra, della calce, del gesso, della sabbia e della ghiaia dei fiumi o torrenti o sulle rive... nella misura occorrente per la costruzione e per il mantenimento della strada ferrata e delle sue dipendenze»⁵⁴⁾.

Azione del Pioda e remore italiane

Sempre nel 1870, il Parlamento italiano, nell'ultima sua seduta in Firenze capitale, votò a sua volta gli attesi 45 milioni a fondo perso per il Gottardo.

Altro retroscena tormentato. Agisce su questa ribalta il plenipotenziario svizzero G.B. Pioda che faticosamente e affannosamente convincerà della necessità delle sovvenzioni il Presidente del Consiglio Giovanni Lanza ed il Ministro delle Finanze Quintino Sella.

«Guadagnato il Governo si trattava di spuntarla alla Camera ed in Senato (...). L'opposizione alla Camera era fortissima e minacciava di avere il sopravvento. Il Pioda intervenne ancora una volta presso il Governo che persuase ed indusse a porre la questione di fiducia sopra tale proposta. Per decidere il Governo a porre la questione di fiducia (misura della quale non si era ancora abusato) bisognava esercitare una grande influenza sui Ministri.

Solo di fronte alla questione di fiducia il Parlamento si arrese.

Quello era il Ministero che aveva condotto gli italiani a Roma e non gli si poteva contestare la piena fiducia.

E fu così che il Parlamento italiano, sedente per l'ultima volta in Firenze, votò i 45 milioni a fondo perduto per il Gottardo»⁵⁵⁾.

Svizzera: disappunto di determinate correnti politiche

Qualche scaramuccia si ebbe soltanto nella messa in opera di dettagli della Convenzione e soprattutto in materia di normativa tariffaria.

Il Gottardo, voluto da tre nazioni, era naturale esigesse un reciproco adattamento a scapito talora di ben determinati interessi. Il maggior disagio fu sofferto dalla Svizzera che si ritrovò ad essere «corridoio» tra Germania e Italia nonché legata a precise disposizioni (taxes maximales) sancite negli articoli 8, 9 e 10 del trattato Svizzera-Italia del 15 ottobre 1869. Posizione, comunque, di «servizio» che non sempre piacque agli Svizzeri. La Confederazione fu infatti accusata, da parte conservatrice, di essersi legata al carro della politica italo-tedesca e d'aver permesso, col Gottardo, un chiaro attentato alla propria indipendenza.

Accusa impropria: non avendo potuto risolvere da sola un così grave problema era logico dovesse sacrificare quel minimo della sua sovranità in favore di chi l'aveva aiutata. Definire autolesionismo una corretta intesa fra le parti apparve piuttosto eccessivo.

Inizio dei lavori Vistosi errori di valutazione finanziaria

Poteva finalmente formarsi, il 6 dicembre 1871, la Compagnia ferroviaria del S. Gottardo, più comunemente conosciuta come Gotthard-Bahn, che scelse per sua sede Lucerna.

Essa procedette con sollecitudine all'appalto dell'opera che, nell'agosto del 1872, fu affidato all'Entreprise du grand tunnel du Gothard Louis Favre & Cie, una ditta ginevrina diretta dallo stesso Louis Favre. Cifra convenuta: fr. 47 804 300. —. Ultimazione dei lavori: otto anni a decorrere dal 1. ottobre 1872.

Obbligo d'impiegare macchinari e maestranze dell'ormai ultimata galleria del Moncenisio.

L'impresa Favre non temporeggiò: il 13 settembre fu attaccata la montagna dal lato di Airolo ed il 24 ottobre da Göschenen. Nel '74 l'impresa adottò un sistema di perforazione meccanica che, usato dapprima per il lato nord, nel '75 venne applicato anche a quello sud.



Strumento di ratifica dell'Impero Germanico della Convenzione del San Gottardo; firme dell'imperatore Guglielmo I e del cancelliere Bismark (29 ottobre 1871). (Museo PTT, Berna)

Come già visto, l'esecuzione dei programmi di lavoro avrebbe dovuto richiedere, secondo il Beckh ed il Gerwig, 187 milioni. Purtroppo la somma, già nel '75, si dimostrò insufficiente. Le stesse linee ticinesi di pianura avevano superato pericolosamente i preventivi.

L'«imponderabile», tanto temuto, si ribaltò, sfortunatamente anche sul traforo. Nacquero gravi tensioni fra la ditta appaltatrice dei lavori e la Gotthard-Bahn. Nelle difficoltà venivano a galla quegli incerti dettagli di contratto che probabilmente non avrebbero interferito se il clima fosse stato di normalità e tranquillità finanziarie.

Tensione si ebbe in seno alla stessa Gotthard-Bahn in quanto responsabile di questi inquietanti errori di valutazione fu ritenuto l'ingegnere-capo Gerwig, che tanto si era adoperato per il traforo. E il Gerwig se ne dovette andare.

Buco-abissale quello da coimare. La spesa effettiva aveva sublto, nei confronti dei 187 milioni votati nel '69, un aumento di ben 102 milioni ⁵⁶⁾.

Reazione preoccupata del Consiglio federale che vedeva compromesso il proprio prestigio per aver fallito nella sua azione di vigilanza demandatagli dai cofirmatari. Per cominciare, una sua commissione creata ad hoc riduceva la rovinosa dilatazione a 74 milioni.

Tempestivamente furono avvertiti della critica situazione gli Stati contraenti i quali convennero di riunirsi in Lucerna il 4 giugno 1877, Drastici tagli sul progetto e sui tempi

di esecuzione: un solo binario; Lugano vittima illustre, per insistenza tedesca, in seguito alla sospensione della costruzione della linea del Ceneri; ridimensionato l'ammanco a 40 milioni che dovevano venire rifusi in queste proporzioni: 10 la Germania; 10 l'Italia; 8 la Svizzera; il resto, la stessa Compagnia del Gottardo.

«Convenzione supplementare» del 1878

L'incontro tra Svizzera, Germania e Italia in tempi difficili rappresentò comunque, e solo, una «Convenzione supplementare» a quella del '69. Fu concluso, tuttavia, in un clima denso di difficoltà politiche che avranreferendum dal popolo svizzero, trovò tale consenso - segno della maturità raggiunta sul problema - che passò a larga maggioranza, nonostante il pollice verso di Appenzello interno, Grigioni e Vaud (votazione del 19 gennaio 1879).

La questione del Monte Ceneri

I lavori di scavo della galleria avevano preso avvio, ad Airolo, nell'estate del 1872 e quelli ferroviari nel 1873, tanto che già nel '74, furono messe in esercizio le linee Biasca-Bellinzona, Lugano-Chiasso e Bellinzona-Locarno. La questione del Ceneri (che poneva difficoltà tecniche di realizzazione per le pendenze eccessive di una soluzione, e fi-



20 maggio 1882. Davanti alla nuovissima stazione di Lugano s'innalza il padiglione fatto venire appositamente da Lucerna per gli illustri ospiti: ma a poco servirà a proteggere dal tremendo acquazzone...

no eco particolarmente in Svizzera, il 12 marzo 1878.

Proprio in Svizzera, tra la Convenzione e la sua ratifica il clima appare surriscaldato: controversie fra cantoni, lotte di parte.

Sembrava avessero o avessero avuto ragione coloro che vedevano malnata l'idea Gottardo. L'Escher, attaccato violentemente, dovette dimettersi nel 1878 dalla sua carica di presidente della Compagnia del Gottardo. Anche Zurigo, il cantone d'origine di «re Alfredo», recalcitrò non poco nei confronti della «Convenzione supplementare». Perfino Italia e Germania condizionarono i loro versamenti a quelli della Svizzera che, a sua volta, si illuse di ottenere facilmente 6,5 milioni dai cantoni e 1,5 dalla «Central Suisse» e dalla «Nord-Est».

Trovata pertinace renitenza, lo stesso Consiglio federale dovette provvedere al versamento di 6,5 milioni contro la sua «neutralità ferroviaria». Ire da parte della Svizzera orientale ed occidentale che esigettero, in nome di una sana giustizia distributiva, anche per se stesse ugual trattamento.

Il 22 agosto 1878 si frantumava dunque l'«aureo» principio del non intervento, in materia ferroviaria, della Confederazione. Concedendo alla linea del Gottardo, essa dovette provvedere egualmente a quelle alpine della Svizzera orientale ed occidentale. L'iniziativa, che doveva essere ratificata per

nanziarie per l'eventuale scavo di una galleria Cadenazzo-Bironico come soluzione alternativa) fortunatamente si sbloccò con una certa tempestività grazie all'intervento italiano. Tra Svizzera e Italia fu firmato un Trattato speciale il 16 giugno 1879.

«Art. 1: "La Suisse et l'Italie s'unissent pour assurer, au moyen d'un subside spécial, la jonction par le Monte Cenere, entre la ligne Bellinzone-Pino et celle de Lugano-Chiasso, dans le délai prévu par l'article 3 du traité du 13 mars 1878 pour l'achèvement de ligne Immensee-Pino", 357).

I contraenti si obbligavano al versamento di 3 milioni ciascuno. Contributo del Ticino: 1 milione di franchi; quello della Compagnia del Gottardo: 5 milioni.

Fu proprio il sussidio di 1 milione da parte del Ticino che sbloccò parecchie difficoltà a Roma quando si trattava di approvare il versamento supplementare di 10 milioni (26 marzo 1879). Gli avversari del Gottardo, in un ultimo sussulto, desideravano dimostrare il disappunto ticinese per invogliare ad identico ripensamento l'Italia quando il Cantone, invece, improvvisamente e per primo, lo votò.

Garantita la salvezza finanziaria, alla Compagnia del Gottardo non restava ora che eseguire secondo i piani.

Silvio Lafranchi

Note

1) Carlo Ilarione Petitti, Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento d'esse, Cinque discorsi, Capolago 1845, pag. 11.

2) Giulio Guderzo, La vicenda dei valichi nei secolo XVIII e XIX, da «Il sistema alpino, economia

e transiti», Bari, pag. 73-80. ³⁾ Stefano Franscini, *La Svizzera italiana*, 3 voll., Lugano 1837-40. Nuova edizione Banca della Svizzera italiana a cura di P. Chiara, Lugano 1971, I, pag. 190.

4) Va ricordato G.B. Pioda, uomo-chiave assie-me all'ingegnere Pasquale Lucchini per la questione gottardista, il quale già nel 1843, a Zurigo, in una delle periodiche conferenze che si tenevano per i problemi postali, prospettò la possibilità di collegare il Ticino con la Svizzera interna mediante, appunto, il traforo del Gottardo.

5) Carlo Ilarione Petitti, Delle strade ferrate...,

cit., pag. 280.

8) Lettera di G. Brocchi dell'11 maggio 1844, Archivio cant., Diversi, scat. 184.

7) G.A. Carbonazzi, Estratto con analisi della relazione di accompagnamento del progetto di massima per l'apertura di strade ferrate nel Cantone Ticino, Lugano 1845.

8) Lettera di G. Brocchi da Torino, 25 giugno 1845, Archivio cant., Diversi, scat. 184.

9) Programma, concessione legislativa e statuto della Società anonima della strada ferrata Elvetica Meridionale, Capolago Tipografia Elvetica 1847, pag. 10.

10) Lettera da Torino, 18 settembre 1847, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

11) Lettera di Solaro della Margherita, Torino 1. settembre 1845, Archivio cant., Diversi, scat.

12) Convenzione tra i Cantoni di S. Gallo, dei Grigioni e del Ticino, Tipografia del Verbano, Coira 1845.

13) Convenzione..., cit., pag. 3
14) Lettera di Re C. Alberto al Governo del Cantone Ticino, Torino 6 dicembre 1845, pag. 3, Archivio cant., Diversi, scat. 185.

15) Documento di ratifica della Convenzione del 16 gennaio 1847 datato 30 aprile 1847, Archivio cant., Diversi, scat. 185.

16) Lettera del Consiglio di Stato al Consiglio federale, Lugano 6 giugno 1850, Archivio cant., Diversi, scat. 192.

17) Pasquale Lucchini, Sulla linea più conveniente per la costruzione di una strada ferrata ettreverso le alpi e la Svizzera, Bellinzona 1852.

18) Bollettino delle strade ferrate dell'industria e del Commercio, Torino 22 giugno 1853.

19) Protocollo della Conferenza di Torino, 18 luglio 1853, pag. 1, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

20) Protocollo..., cit., pag. 8-9.

21) Esposto di L. Torelli al Consiglio di Stato, 24 luglio 1853, pag. 4-5, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

22) Progetto di concessione della ferrovia Lucomagno-Brissago alla Società inglese Brett-Picciotto-Gurney, 2 giugno 1853, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

23) Arrête du Conseil fédéral Suisse, 7 octobre 1853, Archivio cant., Diversi, scat. 192.

24) Feuille Fédérale Suisse III année, vol. 1, No. 19, samedi 19 avril 1851, pag. 343.

25) Chemin de fer des Alpes, rapport sur le chemin de fer le plus convenable pour relier l'Allemagne et la Suisse avec l'Italie, di Koller, Hachner, Negretti, Bellinzona 1853, pag. 3, Archivio

cant., Diversi, scat. 259. 26) Chemin de fer des Alpes..., cit. pag. 51. 27) Pasquale Lucchini, Progetto di una strada ferrata attraverso il S. Gottardo, 1853, pag. 7.

28) In Archivio cant., Diversi, scat. 188. 29) Lettera di C. Du Coster al Gran Consiglio, Genova 1. giugno 1856, Archivio cant., Diversi,

scat. 188. 30) Capitolato per la Concessione della strada ferrata del Lucomagno, 9 settembre 1856, Archivio

cant., Diversi, scat. 188. 31) Giulio Guderzo, La vicenda dei valichi..., cit.,

pag. 90. 32) È interessante però annotare che il Cavour, rientrando da Plombières, avrebbe avuto «l'intenzione di far ritorno per il Lucomagno, al fine di osservare di persona la gran questione dell'apertura di una ferrovia per quel monte...» (lettera del Consiglio di Stato del 24 luglio 1856, Archivio cant., Diversi, scat. 192). L'intenzione è confermata con telegramma del 26 agosto 1858 del Lanicca, suo accompagnatore particolarmente interessato, da Coira al Consigliere di Stato ticinese Luigi Bolla che l'avrebbe atteso il 29 a Olivone, assieme all'altro consigliere delegato Luigi Lavizzari. Ma, avverte il successivo dispaccio del 29 agosto: «a motivo del cattivo tempo il conte Cavour arriverà domani a Bellinzona, via Bernardino. Avvisate Olivone di non aspettarci (Archivio cant., Diversi, scat. 192). La sera del 30 il Cavour era a Locarno e, a un discorso indirizzatogli dal consigliere Varenna, rispose richiamlando la comunità d'interessi commerciali e politici tra il Ticino e il suo paese e manifestando seri propositi d'intervento affinché si trovasse una soluzione per superare il grave ostacolo costituito dal Lucomagno («Gazzetta Ticinese» del 2 agosto 1858).

33) Pasquale Lucchini, Passaggio del S. Gottardo, Quinta memoria, Lugano 1861, pag. 1. 34) Pasquale Lucchini, *Passaggio...*, cit., pag. 3

35) Processi verbali del Gran Consiglio, 1863. 36) P. Paleocapa, Sulla ferrovia attraverso le Alpi elvetiche e sul tracciato migliore delle linee subaipine per congiungere la rete svizzera colla Italia, Torino 1863, Archivio cant., Diversi, scat. 188. 37) In «Gazzetta del Popolo Ticinese», 31 agosto

38) Vanno ricordati, del Cattaneo, anche i vari manifesti, le numerose lettere e gli appelli indirizzati, assieme al presidente Carlo Battaglini e a nome della Società ticinese promotrice del pas-saggio ferroviario per il S. Gottardo e delle linee interne, al popolo ticinese, al Gran Consiglio, al Consiglio federale, a Cavour: con Lugano si batteva per una linea fino a Chiasso, escludendo an-che la soluzione della Bellinzona-Varese per

Agno.
39) Stefano Jacini, Lucomagno, Gottardo o Spluge, sul modo di chiudere la discussione e di accelerare la decisione sull'argomento, Milano 1864

40) Riassunto degli elementi commerciali e tecnici attinti agli studi di ultimo eseguiti a cura del Comitato di Lucerna in vista della costruzione della ferrovia del Gottardo, Torino 1865.

41) Riassunto..., cit., pag. 8.

42) Il Lucomagno paragonato al S. Gottardo in ordine al passaggio ferroviario delle Alpi Elvetiche. Esposizione del Comitato promotore della ferrovia del Lucomagno, Genova-Firenze, 1865. 431 || Lucomagno paragonato al S. tardo... cit., pag. 144.
44) || Lucomagno paragonato al S. tardo..., pag. 216. Got-

46) Vedi nota 36).

46) Risoluzione del Gran Consiglio del 9 dicembre 1865, in Processi verbali del Gran Consiglio 1865. 47) Seduta del Gran Consiglio del 14 dicembre 1865, in Processi verbali del Gran Consiglio 1865. 48) Seduta del Gran Consiglio del 5 febbraio 1866, in Processi verbali del Gran Consiglio 1866.

49) Seduta del Gran Consiglio del 10 febbraio 1866, in Processi verbali del Gran Consiglio 1866. 50) Processi verbali del Gran Consiglio, 1867. 51) Processi verbali del Gran Consiglio, 1868 e

52) Mémoire du Département fédéral du chemin de fer du St. Gothard, Berne, pag. 5. Si consultino inoltre gli Actes concernant l'établissement d'un chemin de fer à travers les Alpes, Berne 1869. (Biblioteca delle FFS, Berna).

53) Processi verbali del Gran Consiglio, 1869

⁵⁴⁾ Antonio Galli, Notizie sul Cantone Ticino, 3 voll., Lugano-Bellinzona 1937, vol. II, pag. 874. 55) Fausto Pedrotta, G.B. Pioda, C. Cattaneo e P. Lucchini, per il traforo del S. Gottardo, Bellinzona 1932, pag. 38-39.

⁵⁶⁾ Hans Bauer, Les chemins de fer suisses après un siècle, 1847-1947, Neuchâtel 1947, Tome premier, pag. 129.

67) Convention supplémentaire pour l'exploitation d'un chemin de fer par le St. Gothard, Mémoire du Conseil fédéral, Berne 1878.

