

1882. La fine di una tormentata vicenda ferroviaria: la vittoria del San Gottardo

Il bilancio ferroviario che il Cantone Ticino poteva stendere nel 1860 si prestava a melanconiche conclusioni: se una rete di oltre centomila chilometri di binari era quell'anno in esercizio nel mondo, non un metro ne vantava ancora il Cantone. Anche l'avvenire s'annunciava assai incerto, e difficile riusciva immaginare che grandi decisioni stessero invece maturando. Le mutazioni erano in grembo ai rivolgimenti politici europei: in particolare l'unificazione italiana avrebbe provocato un benefico sconvolgimento di tutta la vecchia questione ferroviaria. Gli interessi politici ed economici del Piemonte, che fino a quel momento avevano ispirato l'azione di Cavour, lasciavano il passo a quelli del regno unito, il discorso non poteva più concentrarsi sulla soluzione del Lucomagno che aveva visto convergere anche le speranze e gli interessi di Ticino, Grigioni e San Gallo, ma allargava a tematiche che aprivano a tutti, Ticino compreso, prospettive un tempo precluse. Entrava in gioco anche la Lombardia che si dichiarava fermamente avversa al Lucomagno, specie in quella strana versione che avrebbe voluto congiungere Milano a Coira, non per la via diretta ma per la lunga deviazione di Bellinzona e Biasca, mentre s'era già ripreso a parlare del tradizionale Spluga e del Septimer.

Il Lucomagno naturalmente contava ancora fautori, non solo in Svizzera ma pure a Torino, ove però si faceva strada la necessità di disporre di studi sicuri e aggiornati a cui riferirsi in una scelta definitiva. Ma una prima perizia ufficiale predisposta dal ministro Jacini seppe solo ricalcare vecchie tematiche e ribadì essere il Lucomagno il passaggio da preferire, concedendo qualche riconoscimento allo Spluga e trascurando, al solito, il San Gottardo, messo in cattiva luce da viete diffidenze. Nell'aprile di quel 1861 si profilò anzi l'accordo fra le parti, e la questione della ferrovia alpina parve giunta alla svolta finale. Una delegazione del sangaliese Comitato del Lucomagno firmò a Torino un impegnativo compromesso con il ministro italiano Ubaldino Peruzzi: definito percorso e valico, l'Italia avrebbe largamente sussidiato la ferrovia, il Comitato si impegnava a creare la società costruttrice e intanto a depositare una cauzione in contanti. Ma il versamento di questa venne eseguito con qualche giorno di ritardo sui termini imposti, e il governo italiano ne approfittò per denunciare l'intesa e liberarsi da impegni di cui appena in tempo aveva probabilmente scoperto l'incongruenza. L'occasione storica del Lucomagno era passata e non sarebbe più tornata. Da

quel momento cominciò l'inarrestabile decadenza delle fortune del passaggio fra Ticino e Grigioni che per decenni aveva dominato la scena di qua e di là del confine politico.

In quei giorni fra le delegazioni riunite a Torino era sorta pure l'idea di instradare la ferrovia internazionale da Gallarate a Cittiglio, Luino e poi Bellinzona, in un disegno che il Consiglio di Stato ticinese trovava accettabile, certamente nella fretta di concludere il tutto, e sventare in tempo la pericolosa alternativa dello Spluga che s'affacciava all'orizzonte. Ma di opposto parere si mostrò invece il Gran Consiglio, interprete anche dei forti malumori suscitati dal progetto. Il Sottoceneri s'agitava infatti nelle piazze e inviava indirizzi di protesta contro una decisione da esso giudicata, non a torto, assurda e rovinosa. A Torino si tornò a trattare, e la soluzione sostitutiva cui si giunse poté dirsi solo di poco meno infelice dell'altra, prevedendo che la ferrovia varcasse il confine ticinese nei pressi di Agno e passasse alle porte di Lugano senza entrarvi. Di qui nuove rimostranze del Luganese. Ma fortunatamente mancava il trattato esecutivo in cui inserire clausole così stravaganti. Per mesi ancora, nel Ticino si discusse molto, poco potendo agire.

I non numerosi ma tenaci gottardisti non desistevano. Carlo Cattaneo scrisse allora per un Comitato ferroviario luganese (presidente Battaglini) un vibrante appello indirizzato all'Assemblea federale. Non soltanto vi ribadiva che il territorio svizzero non aveva un'altra linea che potesse paragonarsi a quella del San Gottardo, ma vi esprimeva pure il concetto che la ferrovia alpina non sarebbe sorta per iniziativa dell'imprenditoria privata, le cui forze, per quanto agguerrite, si mostravano impari a quell'immenso compito. Solo sotto un patrocinio pubblico la ferrovia aveva speranze di nascere: «Incumbe ai Consigli Federali - scriveva Cattaneo - d'elevare l'argomento a tutta la sua grandezza internazionale; nessun governo che non fosse neutrale potrebbe parlare nel nome di tutti». Per così concludere: «Signori! l'iniziativa di questa grande impresa delle nazioni appartiene a voi: essa appartiene alla patria elvetica come a simbolo di tre grandi civiltà».

Ma mutare orientamento di fondo e riprendere quasi da capo, non si poteva su due piedi, e il 1861 fu ancora anno di intenso lavoro per le magistrature ticinesi chiamate ad esprimersi su varie richieste di concessioni ferroviarie di vecchio stampo. Dopo un animato esame comparativo delle proposte, provenienti quasi tutte dall'estero, la decisione più importante venne presa a favore dell'inglese R.G. Sillar che ottenne la privativa per la costruzione delle linee interne cantonali, e in più il diritto di futura prelazione per l'uno o anche entrambi i valichi alpini del

Lucomagno e del San Gottardo. La compagnia inglese, secondo il capitolato, doveva accingersi prontamente all'opera, e qualche piccolo cantiere essa aprì effettivamente sui percorsi cantonali. Ma perse presto ogni slancio, e probabilmente si sarebbe vista ritirare la concessione per manifesta inadempienza se nel dicembre '64 non avesse ceduto ogni sua prerogativa a una diversa società, pure inglese. Questa assunse il nome ambizioso di *European Central Railway Co.* (Ferrovia Centrale Europea), partì forte di nomi prestigiosi del mondo economico e bancario londinese e annunciò grandiosi progetti che presto tradì a sua volta. Quello che avvenne in seguito nel Ticino all'insegna della Centrale Europea è difficile da riassumere in poco spazio. Di fronte a scarsi progressi nelle costruzioni si assistette a un intrico di maneggi finanziari, a un grande agitarsi di appaltatori, subappaltatori, prestatori di denaro e speculatori con strascichi giudiziari e intenso lavoro per gli avvocati.

Ma per contro fuori del Cantone le cose prendevano miglior piega, anche per il rafforzarsi degli interventi politici nella ferrovia. Si mosse intanto il Consiglio federale che, uscendo dalla neutralità costituzionale nella quale s'era a lungo rinchiuso, nel luglio 1863 comunicò al governo italiano che la Svizzera non avrebbe potuto accogliere la proposta di una ferrovia internazionale da mezzogiorno che non attraversasse il Cantone Ticino: e fu un colpo duro inferto a Spluga e Septimer, con il contemporaneo rinascere di qualche speranza per il Lucomagno e il San Gottardo.

Cresceva anche nella Svizzera interna l'interessamento alla ferrovia. Nell'autunno '63 i cantoni "gottardisti" si riunirono, come usavano da tempo, a Lucerna e alla loro conferenza aderirono il Ticino e, per la prima volta, Zurigo: inoltre le due più solide ferrovie svizzere, la Centrale Svizzera e la Nord Est. Presente, per quest'ultima, il suo presidente Alfred Escher, noto e autorevolissimo esponente della politica e della grande finanza zurigiana e svizzera. Fino a quel momento Escher era stato fautore di Coira e del passaggio grigione: la sua conversione al San Gottardo poté dirsi di estrema rilevanza, per la parte riservatagli subito nel consesso di Lucerna. Precipuamente grazie a lui, da quel momento il Comitato del San Gottardo divenne organo molto attivo di studio, di pressione e anche d'iniziativa ferroviaria. Al Comitato del San Gottardo continuò a contrapporsi quello del Lucomagno con sede in San Gallo.

È da supporre che i promotori della Ferrovia Centrale Europea non fossero riusciti a convincere gli ambienti della City sulla convenienza economica della loro speculazione ferroviaria; e per questo,

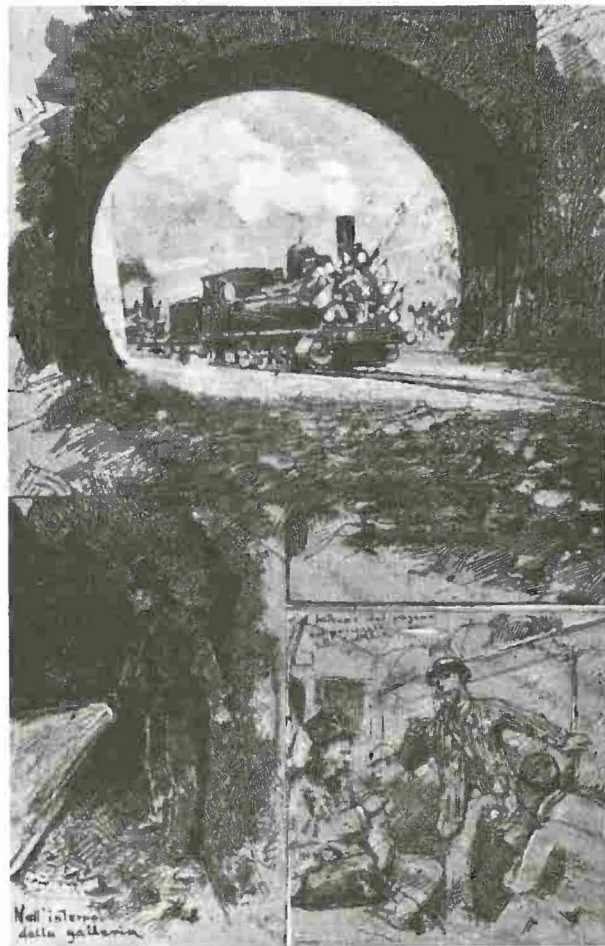
ridimensionate le ambizioni, badassero ormai a conseguire qualche residuo vantaggio rinegoziando le privative legali di cui ancora disponevano. La compagnia inglese era sempre titolare del diritto di prelazione per la ferrovia del San Gottardo e nei primi mesi del '64 la cedette all'ingegnere comasco Genazzini cui aveva già conferito l'appalto dei lavori sulle linee interne ticinesi, alle quali non intendeva rinunciare senza peraltro impegnarsi veramente; e disponeva inoltre della privativa per il Lucomagno, che nel luglio dello stesso anno cedette a un gruppo parigino controllato dal banchiere Hentsch. Questi aveva al suo seguito numerosi finanzieri minori e gravitava egli stesso nell'orbita del potente James Rothschild, dai vastissimi interessi ferroviari sparsi in mezzo mondo.

Genazzini, che misurava le proprie limitate forze, si alleò al baronetto James Hudson, già rappresentante diplomatico della corte inglese a Torino, ed ora esponente della Banca Anglo-Italiana che operava in Toscana. Toccava al Gran Consiglio sanzionare quei trapassi di concessioni. Nell'avanzato autunno 1866 il legislativo ticinese affrontò la questione ch'era complicata dalla presenza di una terza domanda di ferrovia alpina, presentata dal Comitato del San Gottardo. Il Gran Consiglio prese in esame prioritario la richiesta lucernese, ma alla fine dovette scartarla perché non accompagnata dal necessario deposito cauzionale e anche perché non dava alcuna garanzia della tempestiva costruzione delle linee interne; e adottò invece il capitolato Hudson-Genazzini che offriva un deposito cauzionale di 900 mila franchi e abbondava di clausole cautelative per i tragitti da Biasca a Chiasso e a Locarno, e persino per la navigazione a vapore sul Ceresio. Inoltre il Gran Consiglio votò la concessione del Lucomagno assegnandola a Hentsch e C. Così per un istante ci si poté illudere che il Cantone s'avviasse ad avere presto addirittura due ferrovie alpine, se pure esperienze non scordate non consigliassero di moderare le nuove attese.

Nel Ticino il contenzioso ferroviario non scriveva mai la sua ultima pagina, ma al disopra di tutti i contrasti la causa del San Gottardo appariva ormai in sicura ascesa. Le convinzioni che due pionieri, Lucchini e Cattaneo, avevano espresso tanti anni prima trovavano puntuale conferma: il San Gottardo era tecnicamente possibile, al pari almeno di altri valichi; era economicamente vantaggioso, politicamente e militarmente insostituibile. Su quei punti occorre insistere. Il Comitato di Lucerna nel 1864 chiese a tre reputati ingegneri, Koller, Schmidlin e Stoll, un rapporto sul valore del San Gottardo nell'aspetto economico e ne ebbe uno studio serrato che, subito tradotto in ita-

liano da Carlo Cattaneo per i tipi luganesi di Veladini, venne largamente distribuito in Italia, ove qualche resistenza antigottardista era ancora viva. Dal Moncenisio giungevano notizie rassicuranti sulla concreta possibilità di procedere a lunghe e abbastanza rapide perforazioni, ciò che finalmente rendeva superata ogni disputa se convenisse adottare un tunnel di base oppure un tunnel elevato più breve ma di costosa e incerta gestione. A fugare gli ultimi dubbi sulle scelte di fondo, fra '65 e '66 erano giunte da Firenze le conclusioni della grande inchiesta Jacini.

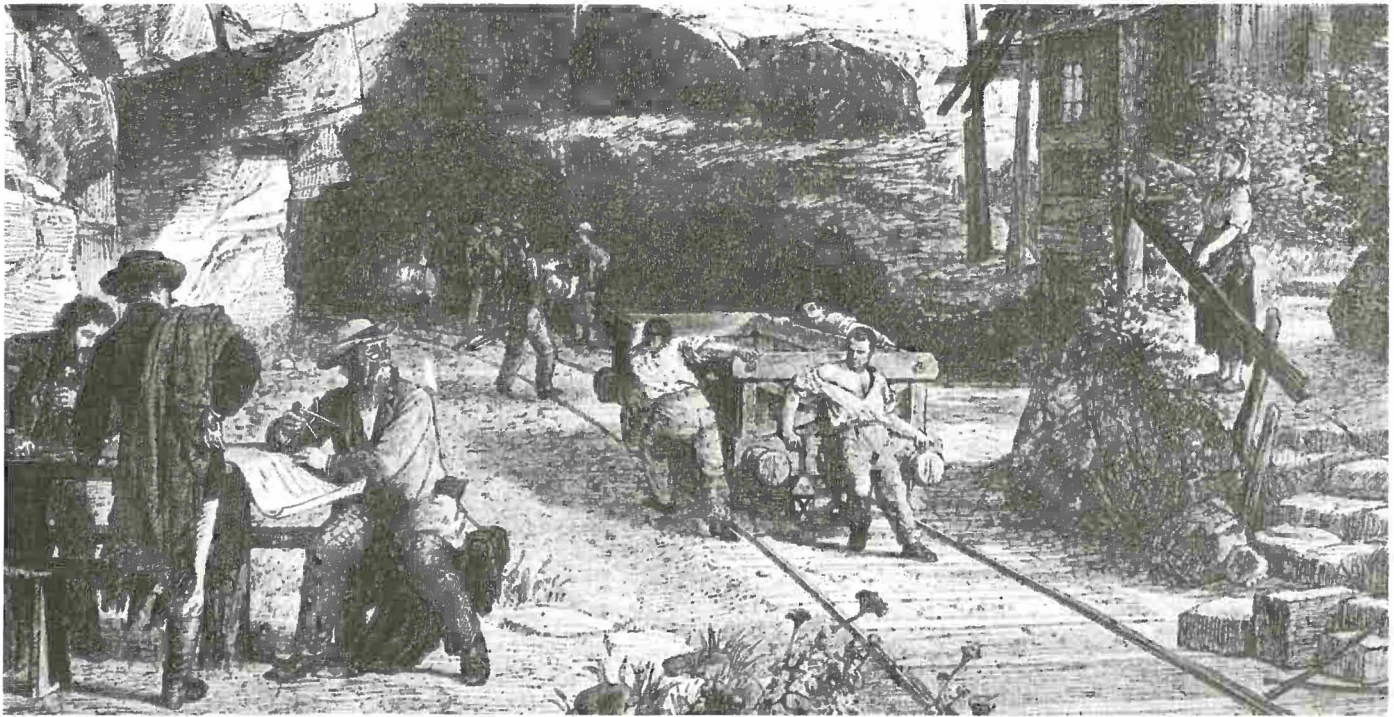
Stefano Jacini, nuovamente insediato al ministero dei lavori pubblici, era partito dal principio, così cattaneo, che l'era dei giudizi di parte, delle immotivate pretese municipali, andasse chiusa, e spettasse a insospettabili esperti affrontare il problema e offrire ai politici i dati certi di giudizio su cui decidere in modo irrevocabile. Per questo, Jacini aveva nominato una serie di commissioni che, secondo le competenze, riferirono su ogni aspetto della questione; e poi una specie di super-commissione, a larga e qualificata rappresentanza, che s'era espressa sulla sintesi di quei rapporti, assegnando in conclusione otto voti al San Gottardo, tre allo Spluga e nessuno al Lucomagno. I lavori della commissione Jacini, subito tradotti in tedesco e in francese, destarono unanime ammirazione in Italia e all'estero, e dai



competenti furono giudicati l'opera definitiva che chiudeva la lunga e travagliata stagione delle incertezze e dei rinvii. Forte di quella documentazione e di quei consensi, Jacini non perse tempo. Nel febbraio '66 il governo italiano comunicò al Consiglio federale che l'Italia era disposta a finanziare soltanto la ferrovia del San Gottardo; e qualche giorno dopo presentò al parlamento un progetto di legge chiedente l'autorizzazione al suo governo «di prendere parte ad un consorzio internazionale per promuovere l'esecuzione di una ferrovia attraverso il Gottardo».

A quel punto, tenuto conto della sottintesa concordanza di vedute esistente fra Svizzera e Italia, si poteva asserire che la lotta fra i valichi alpini era veramente finita con la vittoria del San Gottardo, e che le residue difficoltà da superare e i problemi che restavano da risolvere, specie nel Ticino (come la salvaguardia della costruzione delle linee interne, da non rimandare all'infinito subordinandole all'apertura della galleria alpina) erano bensì importanti, ma non più determinanti.

La direzione da seguire appariva chiara, anche con i sacrifici finanziari ch'essa imponeva. Sul fronte interno ticinese la Ferrovia Centrale Europea perse la concessione proprio nel momento in cui, uscita dall'inerzia colposa, si accingeva a



rinnovare i quadri e a ridiscendere in campo. Una concessione chiesta forse con scopi unicamente diversivi, quella di Hentsch e C., cadde quasi da sola per l'evidente considerazione che il Lucomagno fosse prer sempre fuori gioco. Infine la convenzione con Hudson-Genazzini venne dichiarata estinta allorché il baronetto, preoccupato degli impegni troppo generosamente assunti, dichiarò di rinunciare all'impresa. Nell'estate '68 il Gran Consiglio aveva accolto con favore due iniziative locali: quella di Lavizzari e Fraschina per una ferrovia da Chiasso a Lugano e l'altra di un gruppo locarnese, Bacilieri, Franzoni, Pedrazzini e C., per una ferrovia da Locarno a Biasca. E aveva promesso a ciascuna di quelle opere un sussidio di un milione di franchi. Le due concessioni vennero presto trasferite al Comitato del San Gottardo, e con esse anche i due milioni di premio. Il 15 maggio, infine, il Gran Consiglio assegnò al Comitato lucernese anche il privilegio per il tratto da Biasca al confine urano e per una ferrovia da Lugano a Bellinzona attraverso il Monteceneri. Tutte le ferrovie ticinesi erano così affidate a un unico concessionario e, a stretti termini di convenzione, andavano considerate come un unico indivisibile.

Il Comitato del San Gottardo, impegnato a raccogliere la quota di sussidi svizzeri alla grande ferrovia, chiese al Cantone Ticino un contributo di altri due milioni da aggiungere agli altrettanti già stanziati, ma la somma parve eccessiva, sia al governo sia al Gran Consiglio che nel dicembre ridusse lo stanziamento a un solo milione, convinto che con quel sacrificio il Cantone avesse dato «tutto quello che poteva dare». In verità, tre mi-

lioni non erano poca cosa per le finanze cantonali del tempo, anche se va considerato che i versamenti sarebbero stati distribuiti in parecchi futuri esercizi.

Dopo il 1868 la vicenda prese rapido corso, nell'incalzare di eventi fra loro connessi in un quadro globale a grandi dimensioni storiche e geografiche. Qualche scadenza va pure ricordata. Nell'ottobre 1869 venne firmata la convenzione di Berna fra Consiglio federale e Italia, cui aderirono immediatamente gli stati tedeschi. Da essa uscì anche l'indicazione dei sussidi governativi da assegnare alla ferrovia: Italia 45 milioni di franchi, Svizzera e Germania ciascuna 20 milioni. In quei giorni, per singolare coincidenza, si festeggiava l'apertura di Suez, cui i pionieri del traforo alpino avevano affidato tante speranze. Nel dicembre del '71, creazione a Lucerna della Compagnia del Gottardo; e l'anno dopo firma della convenzione con l'impresa Favre per il grande tunnel da Airolo a Göschenen. Nel 1874, apertura al traffico delle linee da Biasca a Chiasso e della Bellinzona-Locarno. Nel 1876, grave crisi finanziaria della Compagnia del Gottardo e apprensioni per la sua sorte, fuggate nel marzo 1878 da una nuova convenzione di Berna che risanò la situazione. Infine, giugno 1882 inizio dell'esercizio regolare sulla linea da Basilea a Milano.

Per impegno di brevità si sorvola qui sulla vicenda interna, e non offensivamente minore, della storia della ferrovia: le lunghe trattative diplomatiche, la raccolta del capitale azionario, la tragica sorte di Louis Favre, l'epopea dolorosa degli operai che lavorarono al traforo; e molt'altro resta negli appunti che si potrebbe aggiungere. Ma un particolare al-

meno, per concludere. Alle manifestazioni sollecitate dall'inaugurazione della ferrovia presero parte, ai capilinea e lungo il percorso, molte folle e centinaia di invitati, parecchi dei quali non vantavano particolari benemeritenze gottardiane. Le parole e i brindisi si sprecarono. Ma degli oratori ufficiali non molti parvero ricordarsi degli assenti, i veri grandi protagonisti che avevano, non solo lavorato ma pure combattuto perché la ferrovia nascesse e riuscisse quale effettivamente riuscì: Carlo Cattaneo scomparso nel 1869, G.B. Pioda e Alfred Escher che la morte avrebbe colto qualche mese dopo; Louis Favre caduto sul lavoro fra i suoi minatori; Stefano Jacini sdegnosamente lontano. Della vecchia generazione era invece felicemente presente, robusto e chiaro di mente, Pasquale Lucchini che sarebbe sopravvissuto ancora un decennio per morire ultranovantenne nel 1892.

NOTA BIBLIOGRAFICA

Fondamentale resta l'esame dei Processi Verbali del Gran Consiglio, alle date. Utili, nelle polemiche, anche i giornali dell'epoca. Sempre da tener presente, per un orientamento generale, H. BAUER, *L'histoire des chemins de fer suisses*, in OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS, *Les chemins de fer suisses après un siècle, 1847-1947*, I, Neuchâtel et Paris, 1949.

La ricorrenza del centenario della ferrovia ha promosso l'uscita di diverse pubblicazioni celebrative, ora facilmente reperibili. Si veda in particolare il numero speciale di «Scuola Ticinese» (maggio 1862) con il lungo, documentato saggio di S. LAFRANCHI e altri contributi.