

A quando il completamento di Alptransit?

Il ruolo del Comitato del Gottardo dei 13 Cantoni – dall'Ottocento al futuro
Chiasso, 4.5.2024

1/ Il Gotthard-Komitee: Ottocento, Novecento e inizio Duemila

Gianni Ghisla, PhD



Una storia del Gotthard-Komitee (GK), Comitato del San Gottardo, in 5 atti + 1 :

1. 1853-1971: le origini gloriose
2. 1872-1953: quasi cent'anni di ibernazione
3. 1954-1970: rinascita con l'automobile, per l'automobile
4. 1971-2000: Alptransit all'orizzonte
5. 2001-2024: esaurimento della spinta propulsiva / quo vadis GK?

(...)

6. ... *c'è ancora domani...*

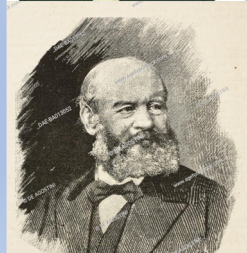
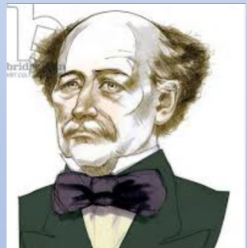


❖ Alcuni fatti

- Dal Lucomagno al Gottardo
- Comitato del San Gottardo – Unione del Gottardo – Compagnia per la ferrovia del Gottardo
 - **1853**: costituzione a Lucerna con 9 Cantoni, senza il Ticino (neutrale) e Zurigo (Escher ancora per lo Splügen)
 - Decennale attività: **sviluppo tecnico, coordinamento fra Cantoni, lobbying politico, informazione/promozione**
 - **1863**: il GK muta nell' *Unione del Gottardo* con a bordo **15 Cantoni**, la Schw. Centralbahn e la Nordostbahn di A. Escher.
 - **1871**: l'Unione del Gottardo si scioglie, viene costituita la *Compagnia per la ferrovia del Gottardo*, presieduta da A. Escher, con un finanziamento internazionale di 187 milioni di CHF, 102 in azioni e obbligazioni, 85 di finanziamento pubblico (20 la Svizzera, di cui 3 il Ticino, 45 l'Italia, 6 Genova, 20 la Germania)

❖ I protagonisti:

- **Carlo Cattaneo**, spiritus rector del progresso in Ticino, vero e proprio protagonista della vittoria del Gottardo
- **Pasquale Lucchini**, fornì l'argomentazione ingegneristica
- **Carlo Battaglini**, in Parlamento nel 1863:
«Signori! L'iniziativa di questa grande impresa delle nazioni appartiene a voi: essa appartiene alla patria elvetica come simbolo di tre grandi civiltà»
- **G.B. Pioda**: difese il Gottardo come CF e condusse le trattative con Germania e l'Italia
- **Alfred Escher**: deus ex machina del Gottardo (e della Svizzera moderna...)



Carlo Cattaneo e Alfred Escher, accomunati da un destino tragico



❖ Il messaggio:

Con la ferrovia del Gottardo

... si compiono una visione europea e un progetto pionieristico al servizio del progresso, sotto la guida di uomini che fanno la storia ...

La Svizzera e l'Europa dispongono di un'arteria vitale. La sua realizzazione coniuga la fiducia quasi illimitata nel progresso tecnico con l'ottimismo per la crescita delle istituzioni politiche, della società civile e dell'economia. Carlo Cattaneo e Alfred Escher sono una delle espressioni più alte di questo Zeitgeist.

... e si esauriscono (per la prima volta) le finalità del GK

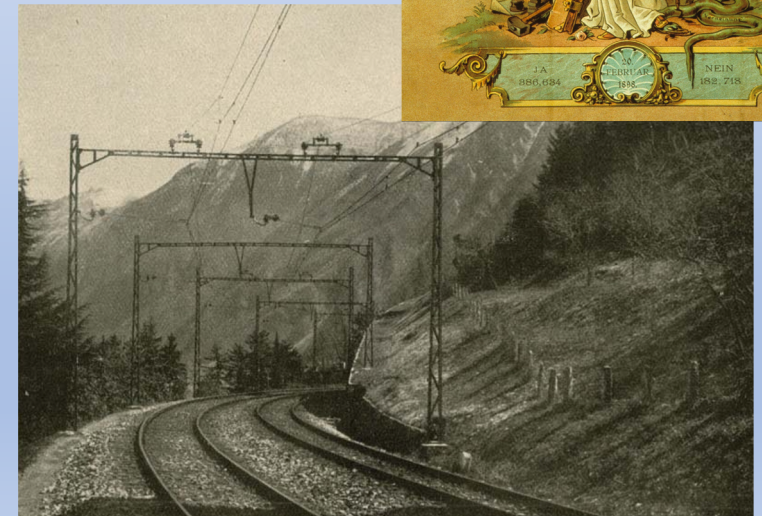
L'inizio dei lavori nel 1872 e la *Compagnia per la ferrovia del Gottardo* sanciscono la fine del primo ciclo del GK



❖ Alcuni fatti:

- Dopo l'inaugurazione nel 1882 inizia la lunga storia di successo della ferrovia, arteria della Belle Époque anche in Ticino
- **1909** avviene la statalizzazione, a cui fanno seguito l'elettificazione, le innovazioni tecniche e, nel dopoguerra fino al 1970, un notevole successo economico

❖ Il messaggio: il raggiungimento dell'obiettivo e le circostanze storiche esauriscono la ragione d'essere del GK



❖ **Alcuni fatti:**

- L'effervescenza del periodo postbellico porta ad un cambiamento di paradigma della mobilità: **dal treno collettivo all'automobile individuale.**
- **1954:** un nuovo Gotthard-Komitee viene fondato su iniziativa del Canton Lucerna. Vi fanno parte, tra gli altri, il Ticino, e le città di Bellinzona, Locarno e Lugano. Obiettivo: **realizzare una strada attraverso il Gottardo fruibile sull'arco di tutto l'anno.**
- **1970:** Inizio dei lavori galleria stradale del Gottardo. Il GK chiude di fatto il secondo capitolo della sua esistenza.

❖ **Il messaggio:** con l'avvio dei lavori per la galleria stradale, il GK, raggiunge le sue finalità, come nell'Ottocento.

In fondo, aveva perso la sua vocazione originaria.

Rispetto all'Ottocento tuttavia, ora può ritornare sui binari..., ma lo fa con un ruolo ormai diverso: quello di mediatore fra i Cantoni e le regioni



❖ Alcuni fatti:

- **1971:** rapporto della KEA, raccomanda la costruzione del doppio binario al Lötschberg e galleria di base del Gottardo, relazione di **Basilio Biucchi**. Il CF non si decide, teme la reazione della Svizzera orientale.
Il GK sostiene il rapporto! Così tenta il rilancio della propria esistenza sui binari...
- **1985:** Mozione **Sergio Salvioni** e (contro il CF) ripresa della progettazione, rinnovato interesse delle FFS e dell'Europa
- **1987: Bahn 2000/Ferrovia 2000:** il progetto mette l'accento sull'orario cadenzato e sui raccordi tra i poli
- **1987/1988:** il GK ritorna sulla scena con le **Tesi 87** e organizza la **Gotthard-Konferenz a Locarno**
- **1992/1994:** il popolo accetta Alptransit con il 63.3%. In «tempo utile» sono da prevedere anche gli accessi (art. 3 del decreto). Passa l'Iniziativa delle Alpi.
- **1994:** il GK organizza la **Conferenza internazionale a Lucerna**
- **1998:** Passa la variante a rete con Lötschberg e Gottardo. Accessi rimandati a tempi migliori.
Si regola il finanziamento, in particolare con la tassa sul traffico pesante (TTCPPC)
- **1998:** si costituisce la **AlpTransit Gotthard SA**, che verrà sciolta nel 2023
- **2000/2006:** inizio dei lavori al Gottardo poi al Ceneri, **il GK si trova per la terza volta nella sua storia a corto di ossigeno e di motivazioni.**



❖ I protagonisti:

- **Basilio Biucchi**, determina i primi lavori della commissione (KEA)
- **Sergio Salvioni**, rilancia la trasversale in Parlamento, contro il parere del CF
- **Adolf Ogi**, si rivela il motore della trasversale negli anni '90

❖ Il messaggio:

- Il GK cerca di darsi una ragione d'essere. Nelle Gotthard-News no.2/2000:

*«Il GK ridefinisce le proprie priorità sulla base delle esigenze di completamento: ora che il collegamento ferroviario è definitivamente in costruzione, non è certo il momento per sederci sugli allori. **Dobbiamo continuare a difendere la nostra causa e continuare a batterci per il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia e per un ampliamento integrale dell'asse del Gottardo.***

Abbiamo una visione olistica della politica dei trasporti. Il nostro impegno per questa soluzione d'assieme sarà necessario ancora a lungo.»



❖ Alcuni fatti:

- **2011:** il GK lancia la **Risoluzione di Bellinzona**, momento culminante. Alla base: uno studio «L'obiettivo non è ancora raggiunto. Basi strategiche e infrastrutture chiave per un asse gottardiano multifunzionale»
- **2016:** inaugurazione GBG con la presenza dei capi di Stato dei paesi vicini / Il popolo approva la costruzione della seconda canna stradale
- **2017:** ultima presa di posizione del GK sul programma di attività 2035 (poi il silenzio, nemmeno anche sulla *Prospettiva Ferrovia 2050*)
- **2020:** inaugurazione GBC
- **2022:** nuova discussione sulla strategia: il GK ha ancora ragione di esistere? Quali gli obiettivi? Si specifica: «In evidenza sono temi legati al traffico merci attraverso le Alpi con l'accento messo su Luino al posto di Chiasso»

- **2023:** **Adolf Ogi, all'assemblea di Lucerna del GK, annuncia (solennemente) la conclusione di Alptransit.**
La **AlpTransit Gotthard SA** si è sciolta. *Ite...*



Secondo il ...



Il messaggio / la questione:

Anzitutto: il GK esaurisce la sua presenza (politica) nel 2017. Non regge alla contraddizione di fondo: la retorica afferma la necessità di completare Alptransit, la narrazione reale (cfr. Ogi...) consegna Alptransit alla storia. Il GK si perde nei tanti rigagnoli degli interessi regionali e cantonali.

La questione: sussistono ancora possibilità di far risorgere GK dalle ceneri?

Per trovare una risposta occorre chiedersi: che cosa ha favorito la forza del GK, che cosa ha caratterizzato la trama del suo successo? Che cosa invece ne ha segnato l'esaurimento e il declino, soprattutto nell'ultimo decennio?

1. L'eccezionalità di un'esistenza che dura da 160 anni. Una storia di successo.

Sullo sfondo: la **forza mitologica** e il **fascino culturale** che il Gottardo esercita sull'identità elvetica e sull'immaginario della gente. Il Gottardo è parte di noi e dell'Europa.

➤ Due fattori di successo:

la chiarezza e l'ineludibilità dell'obiettivo,
la forza e la convinzione di numerosi protagonisti.



3. Quattro ragioni del declino:

- ❖ **Realizzazione degli obiettivi:** il primo traforo nell'Ottocento, la galleria stradale e le due gallerie di base nella storia recente. A tre riprese il raggiungimento dell'obiettivo erode la ragione d'essere del GK.
- ❖ **Prevalenza degli Interessi di parte:** i Cantoni si frammentano, intensificato la difesa pragmatica dei propri interessi ed eclissano quelli sovraordinati, nazionali e internazionali. La tendenza è accentuata dalla creazione, da parte dell'UFT, di una gestione regionale che alimenta la concorrenza e isola il Ticino. Va ricordato: nel frattempo i Cantoni stanno ottenendo quasi tutto quanto volevano...
- ❖ **Ambizioni perse:** gli obiettivi si frammentano, azioni variegate, difficilmente adatte a creare identità e compattezza, hanno il sopravvento e alimentano le contraddizioni.
- ❖ **Europa lontana:** i rapporti con i nostri vicini si sono raffreddati, un'ideale europeo soccombe all'egocentrismo elvetico.

(In aggiunta: Escher e Cattaneo non ci sono più...)



Una chiave interpretativa:

Un'opera incompiuta non può non suscitare dolore e patemi d'animo, a maggior ragione se rappresenta l'orgoglio nazionale

- dapprima messo in evidenza scegliendo l'opzione di un finanziamento autonomo, esclusivamente svizzero, senza, come la storia avrebbe insegnato, la ricerca del sostegno della Germania e dell'Italia e forse anche dei capitali privati,
- in seguito quasi ostentato in occasione dell'inaugurazione del Gottardo con la presenza in corpore dei capi di stato delle nazioni vicine.

Ma poi, come legittimare un investimento di 18 miliardi che resta, in parte significativa, inattivo per decenni?

Per queste ragioni siamo di fronte a una sorta di
rimozione collettiva

Ma...



6. ... c'è ancora domani ...

Grazie per l'attenzione!

