

Una ferrovia gloriosa, dal futuro incerto

/ 07.11.2016
di Angelo Rossi

È confortante constatare che in un Ticino che sta cogitando di isolarsi dal resto del mondo ci siano ancora ricercatori che si dedicano con passione, senza remunerazione specifica e non contando le ore di lavoro, a ricostruire le vicende di come questo cantone sia riuscito, in meno di un secolo, a fare un incredibile salto in avanti in civiltà e benessere, perseguendo una politica di sempre maggiore apertura verso l'esterno. Sono gli storici del Moderno tra i quali contiamo, per limitarci alle pubblicazioni apparse di recente, da un lato, Giorgio Bellini e Marco Marcacci, che hanno rifatto la storia delle strade, e, dall'altro Remigio Ratti, che ha ricostruito la storia della ferrovia del San Gottardo.

Nel nostro paese, strada e ferrovia non sono solo le due innovazioni tecniche più importanti del diciannovesimo secolo, ma sono anche investimenti che non si sarebbero potuti fare senza la partecipazione dello Stato, del Cantone come della Confederazione. Ma veniamo alla ferrovia del San Gottardo, questo monumento della tecnica ferroviaria che, per decenni, ha suscitato la meraviglia degli specialisti della mobilità su rotaia. Per Remigio Ratti la ferrovia del San Gottardo è stato il tema di ricerca di una vita. Ora esce con un nuovo libro dal titolo *L'asse ferroviario del San Gottardo - economia e geopolitica dei trasporti alpini*, pubblicato da Dadò.

Come si è detto, la ferrovia, per Ratti è una parte importante del suo vissuto, anzi starei quasi per dire dei suoi affetti. Ratti, infatti, è nato in una famiglia di ferrovieri ed è cresciuto mangiando pane e ferrovia. Conosce, si potrebbe affermare quasi palmo per palmo la rete ferroviaria svizzera. In questo libro di storia e di analisi politiche c'è quindi anche una nota autobiografica che, come sottolinea il prof. Martin Schuler nell'introduzione, ne aumenta l'interesse e la credibilità. Il lettore si chiederà, vista l'abbondanza delle pubblicazioni sulla ferrovia del S. Gottardo, se sia possibile trovare ancora nuovi aspetti che consentano di rivisitare in modo originale la storia del manufatto e quella dell'esercizio ferroviario sull'asse disegnato dallo stesso. Nel caso del libro di Ratti la risposta è affermativa.

Messo un po' da parte l'aspetto tecnico, che però non viene dimenticato, Ratti si concentra nella sua rivisitazione sugli aspetti politici e economici. E facendo questo non solo ci aiuta a meglio capire - grazie all'utilizzazione dettagliata di fonti che, di solito, vengono citate solo con il titolo - che cosa sia successo tra il 1850 e l'apertura della linea ferroviaria nel 1882, ma ci rifà una storia di come, dopo l'apertura della linea ferroviaria del S. Gottardo, si siano modificati e sviluppati in altre direzioni gli scambi di merci e i trasporti di persone a livello europeo. Se è vero che la Svizzera, per la sua posizione geografica, è il cuore dell'Europa, è però anche vero, come dimostra l'autore di questa pubblicazione, che piattaforma degli scambi lo è diventata solo con la realizzazione dell'asse ferroviario gottardiano. Non solo ma quasi, quasi, si legge tra le righe che l'asse moderno dello

sviluppo europeo, la cosiddetta «banana blu» che va dal sud dell'Inghilterra alla Lombardia, passando per la Francia e la Svizzera, non ci sarebbe mai stato senza la ferrovia del S. Gottardo. Milano può quindi dire grazie ai promotori di questa ferrovia se oggi si ritrova ad essere tra le grandi metropoli europee.

L'esposizione dei fatti e delle tendenze prosegue nel libro di Ratti in modo cronologico. Si parla dapprima della Gotthardbahn, poi della sua nazionalizzazione e del periodo tra le due guerre mondiali. L'autore dedica anche un capitolo al periodo della seconda guerra mondiale che, di solito, viene elegantemente messo da parte da chi si occupa della storia di questa ferrovia. I 30 anni che fanno seguito alla seconda guerra mondiale sono il periodo d'oro della ferrovia del S. Gottardo. Poi comincia il periodo delle incertezze e della sfiducia. Una nuova svolta potrebbe venire dalla messa in esercizio di Alptransit.

Ratti avverte però, negli ultimi tre capitoli del suo libro, che il successo di questa nuova linea non è scontato. Molti sono ancora i problemi che devono essere risolti, a livello svizzero come a livello internazionale: tecnici, politici, di gestione. L'evoluzione degli scambi internazionali ferroviari nord-sud dipenderà poi molto anche da come le economie a sud delle Alpi e sulle rive del Mediterraneo si svilupperanno, nonché dal volume di traffico che in futuro passerà per il canale di Suez. Per effetto di questi problemi e di questi sviluppi la Svizzera non deterrà più in futuro una posizione di forza in questi scambi e dovrà cercare di trovare il suo tornaconto nel quadro di - sempre più difficili - accordi a livello europeo.