

# Il San Gottardo e l'urgenza ferroviaria

“È poi chiaro che, nei sacri interessi federali, la linea del Gottardo, che tende retta al cuore della Svizzera, è d'un supremo momento politico e militare, stante la posizione isolata che il Ticino ha da questa parte delle Alpi”

**Carlo Cattaneo, rapporto 4 maggio 1856**

## I treni in ritardo

Ancora nel 1882 passeggeri e merci oltrepassavano il San Gottardo con diligenze e carri, quando Inghilterra Francia Germania e Italia erano già dotate di reti ferroviarie con collegamenti internazionali. Per la Svizzera i vantaggi accumulati dal Medioevo al XVI secolo con l'apertura della via commerciale del San Gottardo si erano esauriti: la richiesta di beni pregiati e leggeri provenienti dal Mediterraneo era stata sostituita, prima dalle merci di provenienza coloniale, poi dalla richiesta di beni voluminosi e pesanti (ferro, carbone e beni lavorati) necessari alla rivoluzione industriale sette-ottocentesca.

Questo dinamismo economico europeo aveva già spinto a grandi opere di sostegno al commercio come l'apertura del canale di Suez (1869) e i trafori alpini del Brennero (1867) e del Moncenisio (1871). Così la Svizzera, che tra il 1860-1870 aveva realizzato 1'300 chilometri di ferrovia, comprese l'urgenza di superare il massiccio roccioso delle Alpi per tornare al ruolo di collegamento Nord-Sud.

## L'epopea del traforo

Con la Costituzione federale del 1848 lo Stato è in grado di affrontare il problema delle comunicazioni proclamando l'unificazione interna di dogane, posta, moneta e ferrovie, ma lascia quest'ultime all'iniziativa privata che pur, tra difficoltà nel reperimento dei capitali e molti fallimenti, realizza una discreta rete. Quando però diventa urgente la progettazione della ferrovia alpina, è il governo federale che deve intervenire sulle dispute dei cantoni (i Grigioni per il Lucomagno e Spluga; Lucerna Uri e Ticino per il San Gottardo; la Svizzera romanda per il Sempione e Berna per il Lötschberg) e sulle pressioni degli stati confinanti, in particolare della Germania.

La forte personalità di Alfred Escher, uomo d'affari e consigliere nazionale radicale, rappresentante del capitalismo zurighese ma anche fautore dell'iniziativa statale, aiuta il Consiglio federale a votare nel 1869 l'opzione del traforo del San Gottardo.

L'infaticabile ingegnere e imprenditore ginevrino Louis Favre dal 1872 al 1880 dirige la colossale opera sostenuta da capitale svizzero (31 mio.), italiano (58 mio.) e tedesco (30 mio.). Nel 1882 la linea ferroviaria del San Gottardo entra in funzione: il Paese supera così l'isolamento e ritrova la funzione di asse centrale europeo. Nel 2016, con un'opera di valore epocale durata 17 anni, la Svizzera ammoderna il suo più importante collegamento alpino con il tunnel di base del San Gottardo, che diventa la galleria ferroviaria più lunga e più profonda al mondo (57 chilometri da Erstfeld a Bodio).

## Tre difensori del Gottardo

Nel Canton Ticino il San Gottardo ha già sostenitori, mentre ancora le autorità si concentrano sul Lucomagno, ritenuto di più semplice realizzazione.

Il primo difensore è l'ingegnere Pasquale Lucchini il quale si adopera per dimostrare l'eccellenza di questa via contro i fautori del Lucomagno ai quali rimprovera di realizzare uno sbocco ferroviario periferico. La seconda figura chiave è Carlo Cattaneo: l'autorevole economista, convinto dagli argomenti tecnici di Lucchini, si batte a favore della ferrovia attraverso il San Gottardo, prospettando un'impresa superiore ai soli interessi ticinesi. Infatti le unificazioni del Regno d'Italia e dell'Impero tedesco conferivano un impulso decisivo a questo transito alpino. In Ticino i gottardisti trovano un terzo alleato nella figura del politico Giovanni Battista Pioda che al tempo delle discussioni, come ambasciatore svizzero nel Regno d'Italia, si adopera per avere appoggi politici e finanziamenti.

## Uomini e tecniche

L'impresa deve il successo ad altri due protagonisti: il progresso tecnico e la fatica della numerosa manodopera, soprattutto italiana. Nell'intento di accelerare la costosa realizzazione delle innovative gallerie elicoidali, si sperimentano macchine come perforatrici meccaniche, locomotive ad aria compressa e dinamite.

Ma la fretta e l'assillo del risparmio rendevano durissime le condizioni di lavoro. Le squadre erano costrette a estenuanti turni nel fango delle gallerie, al buio in un'atmosfera umida e soffocante. Inoltre le esplosioni causavano spesso il crollo delle volte e la morte. I lavoratori alloggiavano stipati nelle baracche costruite dalla ditta Favre o in squalidi alloggi di fortuna forniti da privati: stalle, soffitte e scuderie, tra sporcizia e promiscuità. La mancanza di igiene ha favorito la diffusione di un parassita intestinale, detto “anemia del Gottardo”. Tali condizioni e le misere paghe causano scioperi sia sul versante sud in valle Leventina e a Cadempino sia a nord a Göschenen, dove la manifestazione viene repressa militarmente.

Al termine dei lavori, i morti sono ufficialmente 177, ma non entrano nel conto chi moriva a mesi o anni di distanza e i 400 gravi infortunati. Oggi, il simbolo più noto di quella tragedia è il Monumento alle vittime del lavoro, realizzato con sensibilità e verismo dallo scultore Vincenzo Vela e collocato nella stazione di Airolo.



Vincenzo Vela, Monumento alle vittime del lavoro, 1932, Airolo, Ufficio beni culturali – Bellinzona

**1848**  
Costituzione federale  
e unificazione di dogane,  
posta, moneta e ferrovie

**1867**  
Inaugurazione  
del traforo alpino  
del Brennero

**1882**  
Inaugurazione  
traforo alpino  
del San Gottardo

**1860**  
Apertura del canale  
di Suez e decisione federale  
del traforo del San Gottardo

**1871**  
Inaugurazione  
del traforo alpino  
del Moncenisio

**2016**  
Inaugurazione  
della galleria di base  
del San Gottardo

Angelo Monotti, Ingresso del primo treno della linea del San Gottardo alla stazione di Bellinzona, 23 maggio 1882, Archivio di Stato – Bellinzona

