



Generalversammlung / Assemblea generale 2024

L'eredità storica del Comitato del San Gottardo e le sfide del XXI secolo

Dr. Jürg Meister

Gentili Signore, egregi Signori,

Né i miei capelli bianchi né le mie origini mi rendono cronista predestinato del Comitato del San Gottardo la cui movimentata storia dura da ben 170 e non solo da 80 anni. Inoltre la mia culla era a portata d'orecchio e persino delle vibrazioni ... della ferrovia alpina bernese BLS Nessuna traccia dell'influenza del Gottardo.

Ciononostante, la mia carriera di esperto indipendente di trasporti pubblici e di docente all'Università di San Gallo mi ha avvicinato, circa 30 anni fa, all'allora direttore generale del Comitato del San Gottardo (CSG), Walter Niklaus, che mi incaricò di redigere una storia autonoma e coerente del CSG, una sorta di regalo per l'approssimarsi della fine del millennio. Fortunatamente, l'incarico prevedeva anche di trarre conclusioni dai molti eventi - o non-eventi - e di onorarli da una "altezza di volo" un po' più elevata. Ciò avvenne per l'apertura della galleria di base, e la pubblicazione poté essere aggiornata di 16 anni, tuttavia più che altro sotto forma di "cronaca di un'ultima fiammata", senza alcuna intenzione di onorarla analiticamente, perché era ancora troppo vicina.

Non mi sono più occupato del CSG da ben 7 anni - ed è per questo che, dopo la richiesta del signor Vetsch, ho dovuto rileggere a fondo il mio lavoro. Vorrei attingere all'esperienza di questa lettura per dare atto del titolo della presentazione.

In fondo, come emerso dalla preparazione di queste note, ho dovuto interiorizzare solo le due pagine sul Comitato del Gottardo originario, fondato il 19 agosto 1853 a Lucerna, perché la quintessenza delle lezioni apprese da esso erano praticamente le stesse che sono emerse dall'intera storia della GHK, vale a dire:

Slide 1

- **Lobbying politico** dei cantoni interessati a favore dell'asse del Gottardo
- **Coordinamento tra i cantoni e coinvolgimento di attori politici indiretti**, in particolare del **mondo economico**, rappresentato per lo più dalle rispettive **camere di commercio**.
- **Approccio comune e unitario** verso l'esterno
- **Impegno proattivo, concreto e effetto catalizzatore**: attraverso perizie di esperti all'avanguardia
- **Informazione dell'opinione pubblica**, anche se inizialmente titubante

Tutto ciò sembra molto moderno e attuale, quasi fosse il programma di un'agenzia di PR dei giorni nostri, eppure è storia appurata.

La domanda chiave è: ha anche funzionato? La risposta può essere sia affermativa che negativa. In ogni caso "il come e il perché" resta tutt'ora attuale, soprattutto in proiezione futura.

Sì, perché già nell'anno di fondazione erano stati attribuiti due mandati di progettazione tecnica, le perizie Koller e Weltli, che ebbero una eco importante. Già allora i pareri di esperti tecnici e politici erano irrinunciabili, visto che il neonato comitato si era assicurato l'adesione della Schweizerische Centralbahn e della Ferrovia Orientale Francese ed aveva ricevuto segnali positivi da Baden, dalla Prussia e dall'allora Regno di Sardegna. In altre parole: già allora il coinvolgimento verteva sugli attori principali in Svizzera, al Nord e al Sud.

Tuttavia restava una certa resistenza. Quella della personalità imprenditoriale svizzera più influente dell'epoca, Alfred Escher, senza il cui assenso nulla era fattibile. Escher accarezzò a lungo l'idea di una ferrovia alpina orientale, ma intorno al 1860/62 si rese conto che solo la strada del Gottardo offriva i vantaggi che ancora oggi la contraddistinguono. Escher cambiò idea e fece entrare la sua ferrovia nord-orientale e il Cantone di Zurigo nel CSG. Il Gottardo era decollato. Ne risultò il trattato di Stato tra Germania, Italia e Svizzera per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Gottardo del 15 ottobre 1869. La svolta, per dirla con un po' di disinvoltura, non fu necessariamente merito del comitato, ma del grande protagonista Alfred Escher. Ebbene, quali sono state, davanti e dietro le quinte, la strategia, la metodologia e la tattica, che forse potrebbero essere efficaci anche nel XXI secolo?

Slide 2

- **Visione, coraggio e determinazione** come qualità personali
- **Networking**, ai diversi livelli, sia personale che istituzionale
- **Personalità di spicco**, coinvolgimento
- **Conferme contrattuali**, oltre le belle parole

A mo' di promemoria: tutto ciò riassume la primissima fase dal 1853 al 1869.

L'attualità è innegabile!

Così, le questioni cardinali dell'attraversamento delle Alpi, erano state risolte, il nodo gordiano sciolto e al CSG non rimaneva più molto da fare. La costruzione, poi l'esercizio e la continua modernizzazione (come l'elettificazione intorno al 1920) seguirono il loro corso con successo. Anche per la complessa integrazione della Ferrovia del Gottardo nelle FFS dopo la fine del secolo e per la funzionalità della ferrovia durante i delicati e turbolenti periodi bellici si trovarono soluzioni condivise. Interventi di un'entità politica come il GK non furono necessari. La ferrovia del Gottardo e le sue connessioni a nord e a sud erano avevamo acquisito una loro autonomia.

A partire dal 1870, il CSG del 1853 cadde silenziosamente nell'oblio, anche se, dalle ricerche effettuate, non venne mai sciolto formalmente. Questo periodo di "ibernazione" è durato ben 80 anni.

Slide 3

- **Ferrovia del Gottardo / FFS:** garanzia di buon funzionamento senza necessità di un coinvolgimento politico
- **Condizione:**
 - assenza di reclami e rimostranze
 - consenso sociale sulle soluzioni praticate
- **Il consenso è durato abbastanza incontestato per 80 anni,** perché problemi inerenti
 - **la sostenibilità**
 - **l'ambiente**
 - **la neutralità**
 - **soluzioni alternative**

sono rimasti marginali

In ogni caso, ci si può chiedere se il CSG, messi a riposo, non sia stato risvegliato dalla reiterata rivendicazione più volte palesata dalla Svizzera orientale, di avere un valico alpino rispettoso della cosiddetta "Promessa delle Alpi Orientali" o dalla costruzione della ferrovia del Lötschberg. La risposta è chiaramente negativa.

Nello Zeitgeist liberale dell'epoca e nel boom economico dell'Europa prima della Prima Guerra Mondiale, la concorrenza della ferrovia del Lötschberg non era affatto percepita come una minaccia; anzi, probabilmente era vista come salutare. Tuttavia, questo atteggiamento di buon vicinato sarebbe stato messo alla prova decenni dopo, in circostanze diverse.

Fino a poco dopo la Seconda Guerra Mondiale, la costruzione di una ferrovia alpina orientale era vista nella maggior parte degli ambienti come superflua e come una forzatura da parte di interessi politici locali, e all'epoca non c'era bisogno di delimitare il Gottardo verso a est.

Che cosa ha dunque interrotto questa pressoché idilliaca tranquillità?

La risposta è chiara e inequivocabile: un nuovo mezzo di trasporto si afferma e, dalle fasi preliminari sperimentali e dai grandi progressi tecnologici del secondo dopoguerra, diventa fattore importante, determinante: L'AUTOMOBILE.

Inizialmente riguarda soprattutto del trasporto delle persone e non coinvolge le merci su autocarro, ma ciò cambia rapidamente: il transito alpino su camion assurge a questione centrale del dibattito.

Nell'autunno del 1954, il Dipartimento federale dell'Interno istituisce una commissione per pianificare la futura rete stradale principale. In vista di questa decisione, attesa da tempo, vari gruppi e iniziative interessati in un modo o nell'altro si appropriano della questione del Gottardo e il 30 giugno 1954 viene fondato - sempre a Lucerna - un nuovo Comitato per il Gottardo, di orientamento prevalentemente politico, su iniziativa dell'allora Direttore delle Costruzioni, il dottor Vinzenz Winiker.

Con l'aiuto del primo segretario di questa nuova organizzazione, il Dipl. Ing. Hans Siegwart, le cose progrediscono rapidamente: si creano strutture organizzative, stabiliscono relazioni e, soprattutto, si percepisce l'importanza delle pubbliche relazioni.

Quali obiettivi principali del CSG si definiscono:

A corto termine: Ampliamento della strada del Gottardo esistente e contemporaneo grande sviluppo del terminal ferroviario per il trasporto delle macchine tra Göschenen-Airolo

A lungo termine: Costruzione di una galleria autostradale

Il lavoro del neonato Comitato del Gottardo dal 1954 al 1970 circa si concentra su raccomandazione può essere sintetizzato come segue:

Slide 4

- **Chiarificazione e Concentrazione** delle esigenze disparate connesse con il Gottardo
- **Impegno condiviso dei membri**, nonostante gli interessi particolari.
- **Servizio stampa professionale** (Alfred n. Becker)
- **Identità e profilo univoco**, da realizzarsi verso l'opinione pubblica con informazione, conferenze ed eventi

Le esperienze di 60-70 anni fa sono tutt'oggi valide e lo saranno in futuro

Una nota dolente: le preoccupazioni finanziarie dovute alla scarsa affidabilità dei membri nel pagare le quote

Ricordiamo che il GK del 1954 aveva come obiettivo principale il trasporto su strada, la ferrovia funzionava abbastanza ancora bene, ma stava raggiungendo sempre più i limiti della sua

capacità. Così, nel 1964 fu istituita una "Conferenza permanente dei Cantoni del Gottardo" su iniziativa del direttore delle costruzioni di Basilea Città, il dottor Edmund Wyss. Questa associazione di nove cantoni, inizialmente puramente politica, aveva già 60 anni fa un obiettivo ben definito: promuovere la pianificazione e la costruzione di una *galleria ferroviaria di base*.

Di fatto si trattava di un doppione, tanto più che i metodi di lavoro della nuova "Conferenza permanente", in particolare per quanto riguarda la stampa e le pubbliche relazioni, non differivano affatto da quelli del CSG, e nella maggior parte dei cantoni gli stessi esponenti sedevano in entrambi i gruppi.

Dopo quattro anni, su questa sfortunata situazione, prevalse la consapevolezza per un accordo e, grazie ad Edmund Wyss e a Louis von Planta, Presidente della Camera di Commercio di Basilea, la fusione con il Comitato del Gottardo divenne realtà il 12 settembre 1968.

Dai verbali appare come la fusione avvenne non da ultimo per la riluttanza a dover pagare due quote associative per due obiettivi molto simili.

Il doppione e il modo di superarlo suggeriscono qualche insegnamento:

Slide 5

- **La formula di un gruppo politico di rappresentanti cantonali di alto livello** si è dimostrato valido per due aspetti, ereditati dalla "Conferenza permanente",
 - il forte coinvolgimento delle **camere di commercio** e il suo effetto molto positivo sul sostegno da parte dell'economia,
 - la creazione di una **segreteria permanente**, nonostante i relativi costi.
- Il nome **Gotthard-Komitee**, scelto per la storia, per l'immagine positiva e per il profilo chiaro, si è rivelato vincente.
- La fusione ha accresciuto la consapevolezza dei membri per **relazioni pubbliche proattive** (e sui loro costi) e ha portato a un cambiamento del linguaggio: dai termini "propaganda" e "preparazione psicologica del pubblico" tipici dello spirito della guerra fredda si passa alla nozione di "relazioni pubbliche".

Poiché le vicende del CSG a partire dal 1970 si avvicinano all'orizzonte della memoria di noi presenti, e gli eventi che si sono susseguiti così strettamente fino ad oggi, permettetemi di non soffermarmi sulle numerosissime vicissitudini degli ultimi anni.

Vorrei invece concentrarmi sugli insegnamenti di questo lungo periodo, a volte turbolento, a volte euforico, e pure interrotto da periodi di magra e segnato da tensioni interne.

Slide 6

- **Personalità carismatiche**
 - sono necessarie in ogni epoca, frenetica o di stanca, a sostegno di un'idea,
 - possono trovarsi in posti diversi della struttura organizzativa, presidenza o altro, contano leadership, organizzazione e persuasione
- **Strutture semplici, trasparenti ed efficienti.**
- **Comunicazione interna ed esterna,** occorre un'immagine e un'arappresentazione positiva.
- **Obiettivo e visione comuni.** Prevalenza del quadro generale, anche al di là dei legittimi interessi particolari. Niente è più dannoso per una comunità delle controversie interne.
- **Oltre le frontiere.** La forza del GK dipende dalla capacità di pensare e agire al di là delle frontiere. L'asse di transito del gottardo è ben lungi dall'essere completato, anche se il nucleo dell'obiettivo principale è stato portato a termine. Senza un'estensione a nord e a sud, il tunnel più lungo e più bello rimarrà un'opera incompiuta.

Con queste sintetiche affermazioni chiave, auguro al GK, auguro a tutti voi di lavorare con piacere e impegno per raggiungere l'obiettivo comune, ovvero una ferrovia di pianura perfettamente efficiente dal mare del nord al mediterraneo e viceversa.

Molte grazie!

(Testo principale sulla storia del GK in tedesco: <https://www.gotthard-komitee.ch/geschichte-gotthard-komitee/>)