

«La galleria che unisce la Svizzera»

Lo storico Kilian T. Elsasser ci parla del secondo tubo della galleria stradale, del mito del San Gottardo e del progetto di inserire la storica tratta ferroviaria nella lista Unesco.

TESTO GERHARD LOB FOTO MASSIMO PEDRAZZINI

I lavori sul secondo tunnel della galleria autostradale del San Gottardo sono in corso da qualche mese. Il 29 settembre si è tenuta la cerimonia ufficiale. Vi sono ripercussioni sugli abitanti di Göschenen, dove anche lei vive ed è domiciliato?

Recentemente, verso le 8 del mattino ho sentito un'esplosione proveniente dal cunicolo ausiliario in costruzione. Nel villaggio si stanno costruendo alloggi per i lavoratori e una mensa e 170 operai vivranno qui. Naturalmente, questo porterà traffico, ma anche più vita e movimento in paese. Speriamo si apra di nuovo un ristorante. Qui in inverno è tutto chiuso.

In un villaggio di 400 abitanti, 170 persone in più sono tante.

È vero, si tratta di un aumento di quasi il 50%. Sono pochi, però, in confronto all'epoca della costruzione del tunnel ferroviario nel XIX secolo. Ai tempi erano 3.000 operai, soprattutto italiani. Oggi, gli addetti ai lavori vivono piuttosto appartati, non sono realmente integrati nella vita del villaggio. Quando non lavorano si riposano, non partecipano alla vita della comunità. Comunque, va sot-

tolineato che pagando le tasse danno un contributo importante al nostro Comune e al Canton Uri.

Ad Airole, i minatori vivono in un albergo ristrutturato. Lei aveva fatto una campagna per riattare case private a Göschenen e metterle a disposizione dei lavoratori della galleria. Perché non ha funzionato?

L'Ufficio federale delle strade (Astra) ha ritenuto che non ci fosse un interesse da parte dei proprietari delle abitazioni. A mio parere mancava anche un'offerta allettante. Senza dubbio, realizzare un simile progetto sarebbe stato più complicato che costruire un nuovo edificio ai margini del villaggio.

Tempo fa ha affermato che, con l'apertura del tunnel stradale del San Gottardo nel 1980, Göschenen era diventata una "Bella addormentata". Questo stato cambierà con il secondo tubo?

No. Il punto di svolta è stato davvero il 1980, quando improvvisamente le persone potevano guidare le loro auto attraverso il San Gottardo senza dover più fare rifornimento, fermarsi a mangiare

o passare la notte. Questo non cambierà più. Vorrei tuttavia sottolineare che questa situazione ha portato anche dei vantaggi. A Göschenen non c'è più traffico di passaggio e non si nota nulla dell'autostrada. Göschenen è molto più bello della sua reputazione e un ottimo punto di partenza per escursioni nella zona del San Gottardo.

La galleria ferroviaria del 1882, quella autostradale del 1980, il tunnel di base del 2016, tutti record mondiali, e ora un nuovo tubo. La zona assomiglia ad un formaggio Emmental...





Lo storico Kilian T. Elsasser davanti al cantiere del nuovo tunnel autostradale a Göschenen.

(ride) Ad essere onesti, la zona è un Emmentaler da molto tempo. Ci sono studi che documentano ciò che esiste a Göschenen. Non solo le gallerie, ma anche i tubi dell'acqua in pressione, i tunnel di bypass e molto altro. Non è più un paesaggio naturale, ma un ambiente modellato dall'uomo. Lo trovo affascinante.

Il tunnel stradale collega Göschenen ad Airolo. Pensa che questo collegamento sotterraneo non sia solo un'opera di ingegneria?

Sicuramente. È anche un legame tra due culture, fra la cultura tedesco-alemana e quella italiana. Unisce la Svizzera ed è

anche un simbolo nazionale. Dopo 15 chilometri si entra in un'altra realtà culturale. Ed è affascinante.

Lei dice che il tunnel unisce.

Un esempio?

Nel Canton Uri abbiamo molti tifosi del club di hockey su ghiaccio dell'Ambri-Piotta. Quando la squadra leventinese gioca in casa, Göschenen si svuota.

Il San Gottardo è considerato un mito svizzero. Perché?

Il mito è nato perché sul massiccio del San Gottardo si trovano le sorgenti di molti fiumi. Per molto tempo la gente riteneva

che fosse la montagna più alta delle Alpi. Questa visione non esiste più, ma rimane la particolarità del luogo e il fatto che sia un confine culturale. Il mito del San Gottardo si è sviluppato e ha preso forza con la costruzione della ferrovia alla fine del XIX secolo. Il passo alpino è stato miticamente esaltato proprio grazie alla ferrovia.

A proposito di ferrovia: la galleria di base del San Gottardo è in funzione da ormai cinque anni. Nel frattempo, lo storico collegamento ferroviario di montagna non ha quasi nessun traffico. È un vantaggio per Göschenen?

→ Pagina 11

→ Sì, per noi un grande vantaggio è il fatto che non ci siano più treni merci sulla linea. Rappresentavano un grosso problema. Le case lungo la tratta ferroviaria tremavano al passaggio dei treni merci. Intanto, la qualità del traffico passeggeri sulla linea del San Gottardo è da un anno la stessa del 2016, grazie ai nuovi treni della Südostbahn (SOB). Questo è molto pratico e piacevole.

«Il San Gottardo non ha un'immagine, ma ha molte storie»

La manutenzione della linea di montagna del San Gottardo richiede almeno 40 milioni di franchi all'anno. Pensa che questi costi saranno coperti a lungo termine o c'è la minaccia che questa linea storica venga smantellata?

C'era molta incertezza quando il tunnel di base ferroviario è stato aperto. Le FFS hanno fatto di tutto per minimizzare l'importanza della linea, forse anche per chiuderla. Per merito della Südostbahn questo è cambiato. Inoltre, il villaggio di Andermatt si è sviluppato fortemente negli ultimi anni, diventando una destinazione turistica importante, raggiungibile via Göschenen grazie al cambio con la ferrovia Matterhorn-Gotthard. Ma va sottolineato che la linea storica del San Gottardo è il monumento architettonico più importante della Svizzera degli ultimi 150 anni. Questa linea ferroviaria ha plasmato il nostro Paese come nessun'altra struttura. Prima della sua costruzione si diceva che la Svizzera fosse una repubblica alpina. Dopo la sua inaugurazione la Svizzera è diventata uno "Stato del Gottardo". L'ipotesi di demolire la linea ferroviaria di montagna equivarrebbe ad abbattere la cattedrale di Basilea.

Lei si sta impegnando per far includere la ferrovia del San Gottardo nel

FOTO MASSIMO PEDRAZZINI



Lo storico Kilian T. Elsasser con in mano il suo libro sul San Gottardo.

patrimonio mondiale dell'Unesco. Il Consiglio federale ha congelato la candidatura. A che punto si trova il dossier oggi?

Nel 2013 l'Ufficio federale della Cultura dichiarò che la linea ferroviaria del San Gottardo possedeva le caratteristiche per diventare patrimonio mondiale dell'Unesco. Tuttavia, si è preferito osservare l'evoluzione della linea e aspettare fino al 2026 per prendere una decisione in merito a una candidatura. Nel frattempo, ho l'impressione che ci si stia indirizzando verso il mantenimento della tratta e l'inoltro della candidatura.

La regione del San Gottardo ha sufficiente potenziale per attirare il turismo?

Certo. Lo sviluppo di Andermatt è esemplare in tal senso. Ricordo che tempo fa era stato chiesto quale fosse la differenza tra il Cervino e il San Gottardo. La risposta fu: il Cervino ha un'immagine, ma nessuna storia; il San Gottardo non ha un'immagine, ma molte storie. Ecco perché penso che la zona del Gottardo pos-

segga grande potenziale, oltre al magnifico scenario naturale.

Questo vale anche per Airolo e la Leventina?

Credo di sì. Quello che sta succedendo ad Airolo è geniale. L'autostrada scomparirà sotto una copertura e il fondovalle verrà in gran parte rinaturalizzato. Airolo ne trarrà grande beneficio. Göschenen, purtroppo, ha perso l'occasione di pianificare qualcosa di simile. ●

IL RITRATTO

Kilian T. Elsasser (65 anni) è storico ed esperto museale. Vive a Göschenen. Dal 1992 al 2004 è stato curatore del settore trasporto ferroviario presso il Museo dei trasporti a Lucerna. Nel 2004 ha fondato la "Museumsfabrick", una società di consulenza per musei, che promuove anche il progetto di inserire la ferrovia del San Gottardo nella lista dell'Unesco. Nel 2016 ha pubblicato il libro "Drei Weltrekorde am Gotthard" (Tre record mondiali del San Gottardo) in collaborazione con il giornalista Alexander Grass.