

Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939–1945)

Transito ferroviario attraverso la Svizzera (1939–1945)

(Pubblicazioni della CIE, volume 4)

Gilles Forster

ISBN 3-0340-0604-7 (Chronos Verlag) / 2-601-03288-X (Éditions Payot)

Riassunto

Lo studio su questo tema consta di due parti ineguali, l'una riguardante il trasporto di persone, l'altra quello di merci. La prima analizza l'ipotesi del trasporto di deportati ebrei attraverso la Svizzera e la questione del transito dei lavoratori italiani verso la Germania. Per quanto concerne il primo punto, si può affermare che nessun treno di deportati proveniente dalla Francia abbia usato la rete ferroviaria svizzera. Quanto ai convogli provenienti dall'Italia, la ricostruzione del percorso di 40 di essi (su un totale di 43), prova che non sono passati dalla Svizzera. Gli altri tre convogli hanno sicuramente attraversato le Alpi orientali, che offrono un collegamento più diretto tra l'Italia e la Polonia via Austria. Al tempo di questi convogli, la linea del Brennero era praticabile, non essendo stata danneggiata dai bombardamenti. Il contesto politico era inoltre poco favorevole: nel periodo in questione (fine del 1943 a 1944), le autorità svizzere erano più severe e, a partire dall'estate del 1943, vietarono il transito dei lavoratori italiani. L'ipotesi del passaggio di deportati si basa su voci non verificate, ma riprese periodicamente fino ai nostri giorni (capitolo I).

Tra il 1941 e il maggio del 1943, più di 180 000 lavoratori italiani hanno attraversato la Svizzera per recarsi in Germania (II.2). In quanto cittadini di un paese dell'Asse, non si potevano considerare lavoratori forzati; il loro statuto non era paragonabile a quello dei lavoratori provenienti dall'Europa dell'est, né a quello dei francesi arruolati tramite in Servizio del lavoro obbligatorio. La situazione mutò tra i mesi di luglio-settembre 1943, col rovesciamento di Mussolini e l'invasione tedesca dell'Italia settentrionale e centrale. Da quel momento, il reclutamento di manodopera avvenne in forma coatta. Le nostre ricerche non hanno però trovato prova di nessun passaggio di treni di questo tipo attraverso la Svizzera dopo l'estate del 1943 (II.5).

I trasporti merci, dal canto loro, erano un'importante prestazione di servizi in favore del terzo Reich. Le linee ferroviarie svizzere offrivano parecchi vantaggi nei confronti della concorrenza austriaca: una posizione geografica favorevole tra i due poli industriali della Ruhr e della Lombardia, una buona capacità di trasporto e una rete efficiente (III.1). Negli anni della seconda guerra mondiale, il volume di merci in transito superò di oltre tre volte quello degli anni precedenti il conflitto. Considerando lo sviluppo del trasporto merci sul lungo periodo, tale situazione risulta anomala (grafico 2, III.2).

A partire dalla metà degli anni Trenta, la Germania fu il principale paese fornitore di materie prime – soprattutto carbone – dell'Italia. Normalmente, tre quarti di queste forniture avvenivano via mare, ma dal marzo del 1940 il blocco navale alleato obbligò a ripiegare sul trasporto via terra di tutti i rifornimenti italiani (IV.1). L'aumento del transito non significò comunque un aumento generale delle materie prime a disposizione dell'Italia, il che limitò, dall'autunno del 1940 in poi, le possibilità di Mussolini di perseguire il proprio disegno imperialista.

Sebbene il transito di merci e le importazioni svizzere risultassero strettamente connessi dal principio della libertà di transito, non ci fu mai correlazione diretta tra i due settori (grafico 3, IV.2). Il transito non fu mai oggetto di veri e propri negoziati, sebbene i tedeschi ostacolassero senza posa il trasporto delle merci svizzere attraverso il Reich. Durante la guerra, più del

40% del carbone destinato all'Italia passò attraverso la Svizzera, con tendenza al rialzo: nel 1944, oltre il 60% del volume totale prese le vie del Gottardo e del Sempione (IV.3). Confrontando l'ubicazione dei giacimenti e la scelta della via di transito alpino, appare evidente il prevalere, durante la guerra, di opzioni di utilizzo dei collegamenti ferroviari razionali e consone alla logica economica (IV.4). L'oscuramento delle installazioni ferroviarie mise in evidenza il fatto che il volume del transito stava avvicinandosi al massimo di capacità teorica (IV.6). Il Gottardo e il Sempione, quali tragitti di alleggerimento delle linee austriache, risultavano quindi indispensabili alla vita economica italiana. Questa prestazione svizzera era vista dai tedeschi come uno dei quattro maggiori favori resi loro dalla Confederazione (IV.7). I trasporti vennero interrotti solo nel febbraio del 1945, quando il principio della libertà di transito era ormai caduco. Ci si può chiedere se restrizioni più tempestive non avrebbero permesso alla Svizzera di contribuire ad ostacolare gli sforzi bellici del Reich in Italia (IV.8).

La questione del trasporto di materiale bellico ha sollevato numerose perplessità sin dal tempo della guerra. Nel 1942, il segretario di stato tedesco Ernst von Weizsäcker sottolineava l'interesse militare delle linee ferrovie svizzere per il rifornimento dell'Afrikakorps (V.1). Tale interesse riguarda innanzitutto le merci «a doppio uso» (civile e militare). La neutrale Svizzera non permetteva il trasporto di armi destinate alle truppe operanti in Nordafrica, d'altronde vietato dalla Convenzione dell'Aia. Rappresentava però un problema il transito di materiale bellico tra privati, che la Convenzione poteva autorizzare. La Svizzera permetteva simili trasporti di caso in caso. In linea di massima, le autorità federali preferivano pensare che il transito di armi avvenisse attraverso il Brennero, ma la debolezza dei controlli – numerosi treni piombati passavano dalla Svizzera – non permettono di rifiutare in blocco l'ipotesi che di tali trasporti ce ne siano effettivamente stati. La mancanza di rigore dipendeva da problemi tecnici. Ciononostante essa rappresentava una violazione del diritto della neutralità (V.2). In seguito a forti pressioni alleate, la Confederazione si vide costretta dapprima a limitare (dall'estate 1943), e poi a proibire (dal marzo 1944) il transito di combustibili liquidi, considerati prodotti importanti a fini bellici (V.3).

Le esportazioni italiane verso la Germania erano tradizionalmente beni di consumo, come frutta, verdura e tessuti. La guerra modificò però la natura di questo traffico. Oltre alla crescita del volume (grafico 4, VI.2), la sua composizione prese a riguardare in modo crescente merci di rilevanza bellica, come il ferro ed i prodotti chimici. Tuttavia, i mutamenti più marcati avvennero dopo l'occupazione tedesca dell'Italia (settembre 1943). Sotto la direzione di Albert Speer, si organizzò il saccheggio e l'invio in Germania delle risorse industriali italiane (VI.2). L'alta qualità dell'industria del Norditalia (soprattutto i settori dell'aeronautica e della metallurgia) spiega perché, nel gennaio del 1944, il ministero tedesco degli armamenti giudicasse il transito (sud-nord, ma pure nord-sud) come uno dei due maggiori servizi (assieme al mercato delle divise) resi dalla Svizzera alla Germania. La sua importanza era tale che i tedeschi rinunciarono a scatenare una guerra economica contro la Confederazione (VI.5). Dopo la ripresa del transito sud-nord (ottobre 1943), le autorità svizzere si resero conto del carattere irregolare dello stesso. Esse constatarono che gran parte delle merci in arrivo a Chiasso erano frutto di sequestri. Così, dal novembre 1943, furono adottate talune misure atte a limitare questo genere di trasporti, come il divieto di transito per merci spedite da uffici amministrativi tedeschi o di seconda mano (VI.3). Tali misure si rivelarono però ben presto insufficienti. Dal marzo del 1944 venne perciò decretata tutta una serie di misure di contingentamento e divieto di transito (VI.4), le quali indisposero le autorità tedesche senza però riuscire a impedire completamente la messa in atto del loro programma. Le misure adottate diedero i primi risultati solo a partire dall'estate seguente: la strategia tedesca della «doppia via», cioè l'utilizzo sussidiario del Brennero e del Gottardo, divenne sempre meno praticabile, poiché i provvedimenti svizzeri non permettevano di convogliare attraverso la Confederazione il traffico che superava le capacità delle linee austriache. La politica del

consiglio federale concernente il traffico sud-nord era più severa di quella riguardante il senso inverso (IV.8 e VI.6).

Le gallerie ferroviarie svizzere occupavano un posto di rilievo nella dissuasione. Fino all'inverno 1942/43, le minacce provenivano soprattutto dal campo alleato. Solo nei mesi precedenti lo sbarco alleato in Italia, le autorità svizzere iniziarono a preoccuparsi per una possibile azione preventiva dei tedeschi (VII.1). Ciò nonostante e in considerazione dell'importanza accordata dalle potenze dell'Asse al transito attraverso la Svizzera, parti dello stato maggiore avevano sviluppato, sin dalla primavera del 1940, una strategia dissuasiva, consistente nel far capire che chiunque pensasse di appropriarsi delle gallerie svizzere avrebbe dovuto fare i conti con la loro distruzione! La messa a punto di questa strategia fu ostacolata da difficoltà tecniche e dalla resistenza del direttore del servizio militare delle FFS, per cui solo nella primavera del 1942 venne reso efficiente un modesto dispositivo d'esecuzione. Si noti, in quest'ambito, che sin dall'inizio del conflitto i tedeschi avevano preso in considerazione l'eventualità che la Svizzera distruggesse i propri tunnel in caso d'invasione (VII.2 e VII.3).

Le compagnie ferroviarie (le FFS e, in minore misura anche la compagnia BLS), che vedevano il transito innanzitutto in un'ottica commerciale, si rallegrarono del suo aumento, trascurando il contesto politico entro cui si svolgeva (VIII.1). Le difficoltà finanziarie degli anni Trenta e il timore di vedere declassate le loro trasversali alpine di fronte ai progetti tedeschi di riorganizzazione della rete ferroviaria europea erano le ragioni principali di un tale punto di vista (VIII.2). Lo spazio di manovra delle compagnie ferroviarie era limitato. Non erano esse, per esempio, che fissavano le tariffe. Parallelamente al fattore concorrenza, esisteva tra le FFS e la Reichsbahn un'affinità amministrativa, che abbiamo definito con il termine di «solidarietà professionale» (VIII.3). La combinazione di questa solidarietà e dello spirito commerciale si tradusse, per quanto concerne il transito, nell'accettazione della maggior parte delle richieste tedesche. La Reichsbahn tentò inoltre di approfittare dei suoi stretti rapporti con le FFS per fare accettare le proprie rivendicazioni alle autorità politiche svizzere. Una tale organizzazione amministrativa sarebbe risultata meno problematica in presenza di una chiara politica federale in materia. Invece, troppo spesso il consiglio federale si schermì dall'adottare direttive con il pretesto che si trattasse di decisioni meramente tecniche. Sarebbe quindi sbagliato addossare alle FFS la responsabilità delle indecisioni politiche. Questo modo di procedere ha senz'altro nociuto alla difesa degli interessi svizzeri ed ha limitato le possibilità di ottenere delle controprestazioni (VIII.5). In merito ai guadagni delle FFS derivanti dal transito (VIII.6), va detto che questi aumentarono sensibilmente, passando da 20 mio di franchi nel 1938 a oltre 70 mio nel 1941. Essi contribuirono a ristabilire le finanze, sebbene il loro apporto non superasse mai il 16% del bilancio. La compagnia BLS beneficiò in modo più marcato di questa congiuntura favorevole, data la sua caratteristica di linea essenzialmente destinata al transito, il quale forniva fino al 50% degli introiti complessivi della ferrovia bernese. Questi erano però difficili da incassare, in quanto risultavano integrati nell'accordo di clearing italo-svizzero sin dall'inizio della guerra (VIII.7). Siccome lo stato italiano alimentava in modo insufficiente il conto destinato al pagamento delle compagnie ferroviarie, toccava alla Confederazione dare garanzia per questi crediti. Alla fine del conflitto, ciò si tradusse in un debito dei belligeranti di 89 mio di franchi, superiore alle entrate provenienti dal transito negli anni 1943/44.

La Svizzera inviò all'estero – soprattutto in Germania e in Italia – un quarto del proprio materiale rotabile (IX.1). Ciò avvenne esclusivamente nell'ambito dell'approvvigionamento del paese. Sarebbe quindi errato considerare tale fornitura di vagoni come un aiuto svizzero alla carenza di materiale rotabile tedesco. Questa considerazione vale anche per l'affitto alla Reichsbahn di 25 locomotive a vapore delle FFS (IX.2), finalizzato a facilitare le importazioni

di carbone, e si vede confermata dal rifiuto, nonostante i tentativi d'intimidazione tedeschi, di fornire 25 locomotive supplementari.

Informazioni supplementari:

www.uek.ch

Ordinazioni:

Chronos Verlag
Münstergasse 9, CH-8001 Zürich
Fax: 0041 / (0)1 / 265 43 44
e-mail: info@chronos-verlag.ch
www.chronos-verlag.ch

Éditions Payot
18, Av. de la Gare, C.p. 529
CH-1001 Lausanne
Fax 0041 / (0)21 / 329 02 66