

# L'autostrada ticinese e la sua identità

[. . .] «E venne  
l'autostrada. [. . .]  
[. . .] E si rovesciò

nella valle, lungo i poveri, straniti villaggi, il fiume-  
serpente di macchine, d'autocarri e d'autotreni:  
il diporto e il traffico affannato  
di mezza Europa.» . . .

(Remo Fasani, da «Qui e ora», 1971)

I versi del poeta grigionese, riferiti alla «Via Raetica» della N. 13, potrebbero applicarsi anche al tratto ticinese della N. 2 da Airolo a Chiasso.

Ma questo, si dirà, è lo sfogo del poeta che, con i suoi sentimenti esprime forse anche quelli della gente coinvolta direttamente da vicino, magari gli stessi che prima avevano rivendicato a gran voce o con fiaccole accese l'intervento dello Stato, per l'attuazione dell'arteria autostradale come imprescindibile necessità. Ma poesia e ragion di Stato o economia non vanno sempre d'accordo. Così l'Autorità, che aveva dapprima ascoltato e capito l'esigenza del Paese, ha assunto i suoi impegni, iniziato i progetti, superato tutte le difficoltà e portato a termine un'impresa d'avanguardia di cui oggi, con ragione e non celata soddisfazione, presenta pubblicamente il consuntivo.

Ecco quindi il bel volume, edito con eleganti veste tipografica dal Consiglio di Stato del Cantone Ticino, con un'introduzione dell'on. Leon Schlumpf e testi di Angelo M. Pittana surrogati da dati statistici, piani, cartine, diagrammi e con fotografie di Pino Brioschi, nella concezione grafica di Orio Galli.<sup>1)</sup>

«Un testo – come precisa nella Prefazione l'on. Claudio Generali, il quarto Direttore del Dipartimento delle costruzioni che si è occupato della nostra autostrada, dopo gli on. Zorzi, Righetti e Sadis – che per sua natura vuol evitare riflessioni critiche». Tale principio è pienamente rispettato nella quarantina di pagine affidate alla penna di Angelo M. Pittana, ingegnere civile friulano impiegato come funzionario tecnico nell'Ufficio Strade Nazionali del Cantone. Una prosa asciutta e precisa, di carattere tecnico, ma sorvegliatissima nella lingua, senza enfasi né intenti panegiristici, ma chiara e oggettiva, anche se non poteva mancare (ed è comprensibile) la soddisfazione dell'ingegnere per la realizzazione di un'impresa che può ben definirsi l'opera del secolo per il Ticino, come il XIX era stato quello delle ferrovie.

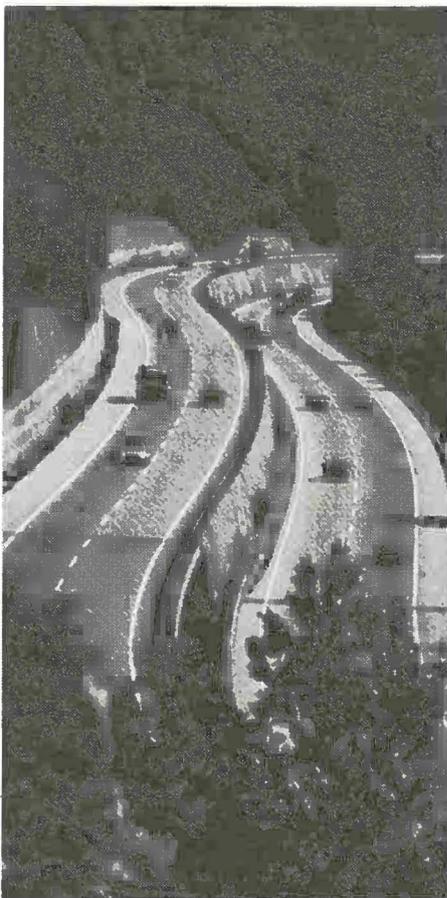
Il testo è suddiviso in 13 capitoli (con una essenziale bibliografia finale) che percorrono tutto l'iter preparatorio e realizzativo dagli anni '50 al maggio, anzi ottobre 1986, data dell'ultima apertura al traffico del tratto Gorduno-Biasca (Giustizia). Leggendo ora, non par vero che siano trascorsi più di 30 anni da quando, nel lontano '54, fu istituita a Berna, la «Commissione per lo studio di un piano d'insieme per la realizzazione

delle strade principali», la quale, dopo il suo Rapporto del '58, portò alla «Legge sulle strade nazionali» e al relativo decreto esecutivo nel '60 (da cui esulava, però, la galleria del S. Gottardo, inserita solo nel '65).

Di fronte al volume attuale del traffico (previsto, allora, con un aumento di circa 2 volte e mezzo e che, invece, risulta oggi di 7 volte maggiore) si può capire la preveggenza del Governo ticinese che aveva rivendicato fin dall'inizio una «vera» autostrada a 4 o più corsie, rispetto al progetto federale che ne prevedeva solo 2 e, per certi tratti, una soluzione di strada mista.

Per i non addetti ai lavori, gioverà sapere che l'«Ufficio delle strade nazionali» nacque nel Ticino già nel '59 (sotto la direzione dell'ing. capo Renato Colombi) e poi strutturato nel '60 in vari «Servizi», affidati ciascuno, a un ingegnere e con la collaborazione di 32 impiegati che divennero 240 nell'80.

Nel tratto alle falde del Monte Generoso, sopra Capolago, l'arteria sposa il pendio accettando un certo sfalsamento in quota tra le due carreggiate.



Ma, tra i primi programmi e la realtà realizzativa, doveva venire la doccia fredda degli anni di recessione ('65 e seg.) che obbligò a procrastinare di una decina d'anni i tratti-chiave del Monte Ceneri e della Leventina, aumentando così le difficoltà non solo dei progettisti, ma soprattutto della popolazione coinvolta.

Di grande interesse storico risultano, poi, i capitoli sul finanziamento, sulle caratteristiche planimetriche, sulla manutenzione e l'aumento del traffico.

A far riflettere anche i critici più severi, servono inoltre le osservazioni sulle reali preoccupazioni d'inserire l'arteria col massimo rispetto possibile nel nostro ambiente e sulla sua risultante nuova connotazione, determinata sia dai manufatti e dagli sbancamenti di terreno (fino a 4 milioni di m<sup>3</sup>), sia dalla protezione degli abitanti contro il rumore.

Come non ricordare, infine, certi dati che rimangono impressi nella mente dopo la lettura? Cito, per es. le 18 gallerie e i 17 km. di ponti e viadotti per un totale di 330 manufatti su una lunghezza di 143 km. della N. 2 e del breve tratto ticinese della N. 13; il primo intervento sul terreno, operato a Bissonne nel 1960, come inizio dei lavori sul ponte di Melide; le numerose alternative studiate per certi tratti contestati: un ponte sospeso tra Morcote e Poiana, per non toccare il ponte-diga, le 40 varianti per il Piottino; e poi i 2000 operai impiegati d'estate e i 26 morti, di cui 11 nel lotto ticinese della galleria del S. Gottardo, ecc.

Chi ha la mia età o suppergiù e fu costretto, come me per ragioni professionali, a percorrere il Cantone in auto da sud a nord e vice versa sulle antiche strade cantonali durante le varie tappe di apertura dell'autostrada, ricorderà di aver provato un senso di sollievo appena diventava percorribile un nuovo tratto, malgrado i disagi ancora esistenti e il repentino ritorno nelle strettoie o il lento procedere in lunghe colonne, che facevano invidiare ancora le mussoliniane autostrade d'Italia o quelle della Germania. Ma, finalmente, per il Sottoceneri, ecco nel dicembre '66 il primo avvenimento della Chiasso-Mendrisio e la sua continuazione fino a Grancia l'anno dopo; fino a Lamone nel '68 e a Rivera nel '73, che lasciava però ancora l'incubo, dapprima, di tutta la cantonale sul Ceneri, poi solo da Rivera a Robasacco, per l'apertura, nell'81, del tratto fino a Camorino, finché soltanto nell'84 con la galleria, l'eliminazione totale del passo.

Al nord, invece, dopo l'attesa e benedetta circonvallazione di Bellinzona già nel '71, bisognò aspettare 6 anni per il primo tratto più settentrionale Ponte Sort - Airolo; fino all'80 per la congiunzione con Varenzo (mentre era diventata agibile la galleria del S. Gottardo) e ancora altri 3, 4, 5, 6 anni nella penosa attesa che fossero percorribili le tratte intermedie da Varenzo a Chiggiogna, da lì a Giornico, poi fino a Biasca e da ultimo da Biasca a Gorduno.

Tali ricordi si trovano puntualmente confermati nel libro, che mi fa tornare alla mente la

figura dell'autore. Se non avessi trovato il suo nome alla fine, mi riuscirebbe difficile credere che l'abbia scritto un poeta. Sì, perché Angelo M. Pittana, oltre al suo lavoro d'ingegnere, si dedica anche alla poesia, in dialetto ladino del Friuli, sotto lo pseudonimo di Agnul di Spere. (La sua prima raccolta di versi e traduzioni – anche dal latino – è «*Semantiche dal Flaut*» del '75 e da allora fino al '79 ha pubblicato 3 antologie con poesie sue o di altri tradotte in più lingue: «*L'Orculat*», «*Raetia '70*» e «*Soreli*»).

Se non apprezzassi, per conoscenza diretta, la sua produzione poetica (di cui ho tradotto anch'io qualcosa in italiano) non potrei immaginarmi un ingegnere-poeta. È vero che non tutti gli scrittori hanno un "curriculum" letterario, ma tra chi non ha tale formazione di base, i più provengono da studi di giurisprudenza (per es. il Giusti, il Verga, il Gozzano), pochi, invece, da istituti tecnici (come Carlo Betocchi). Di poeta-ingegnere conosco solo Leonardo Sinigalli che, però, ha poi lasciato la professione per le lettere.

Per Pittana le due cose devono essere ben distinte, come egli dimostra non solo nel lavoro, ma anche in questo libro, in cui, d'altra parte, il sentimento e l'immaginazione poetica non mancano, affidate come appare evidente alle fotografie di Pino Brioschi. Un album (di 133 pag. ordinate da Chiasso ad Airolo) veramente eccezionale di vedute complessive o parziali (peccato che manchino per es. ad Airolo il monumento all'im-bocco della galleria; a sud, la chiesetta di S. Antonio a Balerna, uno degli angoli più suggestivi del Mendrisiotto svelati dall'autostrada) di scorci presi da angolazioni inedite, di paesaggi nuovi, di panorami stupendi ritratti con una nitidezza di colori che mettono in risalto luci e ombre della natura in armonia con il grigio dell'asfalto o con gli arditi archi dei viadotti o con il disegno geometrico dei portali delle gallerie. Il tutto corredato da annotazioni puntuali di carattere tecnico, e/o storico-etimologico o geografico, nelle quali non esulano anche sprazzi di poesia, come per es.: «*Nel Piano Scairolo, un'antologia di contrasti*» (p. 80), «*La cascata della Giubbiasca, un fiore d'acqua sulla parete del versante occidentale*» (p. 154), «*Sulla riva orientale del Ceresio, la N. 2 si trova inserita in un paesaggio pressoché "parallelo" all'immagine che apre la storia manzoniana (Quel ramo del lago...)*» (p. 70) ecc. Che sia l'altra faccia di Agnul di Spere che affiora? Insomma, per concludere, un libro interessante, bello e utile, non solo, però, da nascondere come pezzo raro in un museo (perché non si potrebbe allestire una mostra pubblica almeno di tutte le illustrazioni?) ma da mettere in circolazione per le scuole e per la gente.

Fernando Zappa

## «Con un mezzo sorriso» di Giorgio Fubiani Poesia asciutta ma di intenso linguaggio

Un uomo non più giovane, che ha lavorato per oltre 20 anni nelle ferrovie italiane, è stato attivo collaboratore della nostra RSI e, malgrado il peso della fatica quotidiana, ha trovato il tempo e l'energia per laurearsi in lettere e poi insegnare in un liceo, malgrado non lievi inconvenienti alla salute, merita di per sé rispetto e attenzione. Quando, poi, questa persona, che si chiama Giorgio Fubiani, fiorentino d'origine abitante a Chiasso (consorte della docente di latino nella locale scuola media) pubblica una raccolta di poesie meditate, scritte e limiate in anni di accurato lavoro e per di più con una Prefazione di Mario Luzi, non può non attirare almeno la curiosità degli addetti ai lavori. Eppure, a più di quattro mesi dall'uscita del libretto (per l'Elvetica Edizioni), dov'erano costoro da quasi non accorgersene? Forse che oggi, da noi, bisogna passare sotto le «forche caudine» di certe riviste letterarie e del loro gruppo redazionale, per avere la tessera di «poeta» e ottenere udienza e propaganda?

Lasciamo, allora, la parola a Mario Luzi stesso, il quale esprime non solo un affettuoso ricordo per un suo ex allievo, ma un giudizio da competente: «*I versi di Fubiani sono spogli, ispidi, raggrumati [ . . . ] tesi a registrare i segni minimi – ma densi di significati estensibili – dell'esistenza e dei suoi ritmici e rituali fenomeni, guardati con attenzione acuta, con disincanto, perfino impietosamente. Ma conta in misura determinante quello che, in una poesia così asciutta e ripresa, non è esplicitamente detto, bensì lasciato alla forza di sintesi e di allusione dell'intenso linguaggio*».

Basterebbero tali puntualizzazioni per sciogliere eventuali dubbi, ma Luzi (a conoscenza che «*queste poesie hanno aiutato il Fubiani a vivere*») penetra ancora più a fondo nel sostrato poetico, parlando di «*amarezza*», di lampi di «*agra ironia*» riscontrabili nel testo, di cui l'autore «*con estrema compostezza e con severa parsimonia di segni, prende atto senza sconforto, non rassegnato alla resa*». Qui c'è tutto Fubiani e il nocciolo del suo sentimento della vita.

L'amarezza deriva dalle prove sopportate nella lotta per la sopravvivenza in contrasto con la «*remota infanzia*» (p. 16) o con «*la fragile stagnola dei ricordi*» (p. 20). Amarezza che si ritrova in un nucleo di parole-chiave, come «*pena*», «*travagli*», «*ansia*», «*dolore*», «*strazio*», «*dramma*», «*morte*», ecc. alle quali fanno eco interi versi «*ispidi e raggrumati*», come per es.: «*sapevo che la pena / è del sussistere*» (p. 7), «*Difficile è / oggi / vivere l'inganno / di sogni fatti reali*» (p. 16), «*i profondi silenzi / di chi sa lo strazio / sui labbri / di un'incurabile piaga*» (p. 27). Ma amarezza «*senza sconforto*», per la carica di fine ironia verso una realtà esistenziale paragonata a una «*scatola cinese*», come testimoniano altri sostantivi quali «*speranza*», «*attesa*», «*sorriso*», «*fede*», ecc. e

certi versi epigrammatici, come «*Meglio viverla attuale / la vita*» (p. 27), o «*l'aria sapida / di dolcezza rappresa / rassicura / sulla continuità dell'esistere*» (p. 9).

Tra questi due atteggiamenti, però, quello cioè del «*golgota di piaghe*» (p. 21) (che possiamo definire pessimismo) e «*il trespolo dei sogni*» (p. 18) (che può indicare ottimismo) s'inserisce il principio oraziano «*in medio stat virtus*» che Fubiani sintetizza nel «*mezzo sorriso*» e gli offre lo spunto per il titolo della poesia e che diventa emblematico di tutta la raccolta:

«*Cercare un antico ruscello  
per sentire il fruscio del tempo  
nel silenzio della campagna  
e chiudere gli occhi e piangere  
per poi riprendere il cammino  
e scendere a recitare  
con un mezzo sorriso  
la vita fra la gente*» (p. 23)

Passando ora ad una breve analisi della forma poetica, si possono avanzare alcune osservazioni. Il carattere fondamentale è un modo di far poesia abbastanza legato a quello dell'ermetismo. Senza voler forzatamente cercare eventuali maestri, è evidente che il nome di Montale affiora immediatamente, fosse solo, per es., per quel «*fremito di scaglie*» (p. 10) e per quell'«*accartocciarsi*» che ricordano da vicino le montaliane «*scaglie di mare*» e «*l'accartocciarsi della foglia*» nel «*Male di vivere*»; per l'uso degli infiniti e infine, anche oltre Montale, per le numerose seppur originali metafore o analogie che si colgono ovunque, con una frequenza quasi fin troppo voluta: «*la ludica prosapia delle ore*» (p. 7), «*l'eclisse grigio dei giorni*» (p. 12), il «*remoto sagrato d'infanzia*» (p. 14), «*la corteccia dei tempi*» (p. 14) «*scortecciare reliquie*» (p. 17) «*l'anagrafe dei ricordi*» (p. 19), «*la cronologia del possibile*» (p. 13), «*la geometria del presente*» (p. 15), «*la diacronia di eventi*» (p. 17), ecc.

Una caratteristica di Fubiani è, inoltre, l'uso di un registro dotto della lingua, naturale per lui fiorentino, ma che per noi può sembrare troppo ricercato. Così troviamo «*notturni algori*», «*slabbri di risse*», «*eco di canizze*», «*accidentale spora*» o verbi come «*s'alluma*», «*s'accorpa*», «*s'ingruma*», «*aggrondare*», o aggettivi come «*attorto*», «*deciduo*», «*seriale*», «*precipite*», ecc.

Nel campo della metrica, escluse quasi totalmente sia la rima, anche interna, sia le assonanze (con pochi esempi quasi fortuiti), eliminate pure le strofe, i componimenti si presentano in versi sciolti di varia lunghezza, dal senario e settenario, all'endecasillabo e dodecasillabo, con prevalenza di versi corti in alcuni e lunghi in altri (v.p. 18 e 24). Per un puntuale commento di natura fonetica ci manca lo spazio. Ci limitiamo a ricor-

<sup>1)</sup> L'AUTOSTRADA - La N. 2 e la N. 13 nel Canton Ticino, Fotolitografie: Clichés Color Canobbio, Istituto grafico Casagrande, Editto dal Consiglio di Stato del Cantone Ticino, Bellinzona, 1986 (pp. 187).