

Il senso della galleria stradale

In ogni periodo della sua storia di cantone sovrano il Ticino ha compiuto un grande sforzo nel campo delle vie di comunicazione. Vi è stato costretto dalla sua condizione politica, geografica, economica, che ha sempre richiamato da una parte la necessità di un efficiente sistema di comunicazioni interno che allacciasse le località più importanti del cantone alle campagne e alle valli, e d'altra parte la necessità di collegamenti più sicuri con il resto della Svizzera vincendo l'ostacolo naturale rappresentato dalla barriera alpina.

È memorabile l'impegno negli anni dal 1803 al 1830, appunto nelle due direzioni sopra indicate. È l'epoca della costruzione delle strade carrozzabili da Chiasso a Airolo e da Bellinzona a Locarno. È l'epoca della costruzione della strada carrozzabile del passo del San Gottardo, da Airolo al confine urano. Si può oggi difficilmente immaginare quali difficoltà dovettero essere superate nelle condizioni economiche e con le possibilità tecniche di quel tempo. Nei decenni successivi, mentre sistematicamente vengono costruite o migliorate le strade con le valli, si pone il problema delle comunicazioni ferroviarie e matura il disegno di una linea, e conseguentemente di una galleria, attraverso le Alpi. Si affrontano i sostenitori della linea nella zona del San Gottardo e quelli della linea nella zona del Lucomagno.

Vengono avviate le trattative internazionali, tra la Svizzera, la Germania e l'Italia. Sono prese le decisioni politiche, finanziarie e tecniche. Dal 1872 al 1880 è costruita la galleria ferroviaria del San Gottardo, lunga 15 chilometri. Il primo treno la percorre nel 1882. Vengono costruiti i tronchi di pianura e di montagna.

Per il Ticino è una conquista di fondamentale importanza. È finalmente assicurato un collegamento con il resto della Svizzera su una via percorribile tutto l'anno. Il Cantone sa di essere più vicino ai cantoni confederati.

Il nostro secolo conosce il fenomeno della motorizzazione. Il problema delle comunicazioni stradali si pone in nuove dimensioni. I Cantoni, e tra essi il Ticino, compiono rilevanti sforzi per adeguare la loro rete stradale ai nuovi bisogni. Ma, seppure lentamente, matura il convincimento che una soluzione radicale del problema può essere trovata soltanto con la concezione e con la costruzione di un sistema autostradale, sul modello delle esperienze fatte all'estero. Ciò pone la delicata questione del riparto delle competenze tra la Confederazione e i Cantoni, risolto in modo equilibrato con gli articoli costituzionali votati dal popolo svizzero nel 1958.

Due anni dopo le Camere federali determinano la rete delle strade nazionali, secondo il termine scelto per denominare questo tipo di strade a alta capacità. È prevista da Basilea a Chiasso la costruzione della strada nazionale N 2, e pertanto proprio in quell'anno cominciano, tra Lugano e Chiasso, i primi lavori autostradali in Ticino. È prevista dalla Svizzera orientale si-

no a Bellinzona, la costruzione della strada nazionale N 13 con la galleria stradale del San Bernardino, lunga 6,5 km.

Ma la decisione federale del 1960 ha una grave lacuna. Non prevede la costruzione della galleria stradale del San Gottardo, ritenendo sufficienti per decenni la strada del passo e il sistema di trasbordo degli autoveicoli attraverso la galleria ferroviaria. Il Ticino reagisce proponendo con forza la rivendicazione della galleria stradale del San Gottardo. Illustra il suo buon diritto. Le stesse ragioni che consigliarono nella seconda metà del diciannovesimo secolo la costruzione della galleria ferroviaria, suggeriscono, impongono anzi, la costruzione della galleria stradale, di fronte alle nuove esigenze nate nel campo dei traffici. È il diritto ad avere ora collegamenti stradali aperti tutto l'anno, eliminando la situazione sempre più illogica degli esistenti collegamenti stradali interrotti durante parecchi mesi all'anno. È il diritto all'uguaglianza con le altre regioni del paese. È l'esigenza delle relazioni internazionali, poiché la N 2, di cui il San Gottardo è il fulcro, si inserisce a nord sull'autostrada germanica che da Amburgo, attraverso Francoforte, giunge a Basilea, e a sud sull'autostrada italiana che, attraverso Milano, Bologna, Firenze, Roma, conduce a Napoli e ora perfino a Reggio Calabria.

La causa del Ticino vince. Nel 1964 il Consiglio Federale propone di completare la rete delle strade nazionali inserendovi la galleria stradale del San Gottardo, nel tracciato Airolo-Göschenen. La proposta è accolta dalle Camere federali nel giugno 1965. L'errore del 1960 è riparato.

Si tratta a questo punto per il Ticino di ottenere rapidamente le decisioni sui tempi di costruzione e sui progetti. Gli sforzi del Cantone sono, anche in questa fase, coronati da successo. Nel 1967 il secondo pro-

gramma federale di costruzione delle strade nazionali prevede l'inizio entro breve termine della galleria. Nel 1969 si conclude anche la complessa procedura di scelta del progetto. Nello stesso anno i lavori di scavo della galleria possono cominciare a Airolo e a Göschenen.

Il 26 marzo 1976 è forato il cunicolo laterale, che ha funzione di sicurezza. Tra alcuni mesi anche nella galleria principale si congiungeranno le squadre avanzanti dal nord e dal sud. Considerati gli importanti lavori interni da eseguire, si prevede che la galleria sarà aperta al traffico nel 1980. Sarà una data memorabile nella storia ticinese. Sarà una tappa ulteriore nell'ascesa politica e civile del Ticino, con una più intima unione alla Svizzera, con nuove premesse di miglioramento della condizione economica.

Quale Direttore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni, che ha avuto il compito di guidare l'azione del Ticino affinché la galleria del San Gottardo fosse realtà, esprimo sentimenti di gioia e di fierezza per il risultato raggiunto. Ma soprattutto rinnovo l'espressione della più profonda riconoscenza e gratitudine a tutti coloro che hanno dato il loro apporto alla grande opera. In particolare non dimentichi il Ticino domani l'impegno e lo spirito di sacrificio degli operai che hanno lavorato per anni in condizioni che rimangono, malgrado i progressi fatti, dure e difficili. Ancora una volta un duro lavoro e un grande sacrificio sono condizione di progresso.

Argante Righetti

*Presidente del Consiglio di Stato
Direttore del Dipartimento delle
pubbliche costruzioni*

L'importanza economica

L'evoluzione economica ticinese da sempre è legata allo sviluppo delle vie di comunicazione.

Già nei primissimi documenti del medioevo Bellinzona è menzionata come terzo posto doganale per importanza di accesso all'Imperium Italicum di Ravenna.

Anche uno studio recente dell'Ufficio Ricerche Economiche del Dipartimento dell'Economia Pubblica, mostra come l'industria ticinese scelga ed abbia scelto l'ubicazione della propria azienda in base alla presenza di comunicazioni stradali favorevoli nonché alla disponibilità di mano d'opera e di terreni.

Per l'industria ticinese l'incidenza del fattore «comunicazione stradale» nella scelta dell'ubicazione è stata anzi molto più determinante che non per l'industria svizzera.

Le ripercussioni economiche dell'apertura della galleria autostradale del S. Gottardo possono essere sintetizzate dalle argomentazioni seguenti:

— **eliminazione degli svantaggi di localizzazione attuali**

È pacifico che un'economia cantonale sia legata ad altre economie: è tuttavia interessante notare come per il Ticino il principale mercato che fornisce all'industria materie prime sono i Cantoni confederati e il principale destinatario della produzione di semilavorati da parte delle aziende ticinesi è l'industria confederata.

Tutto ciò dimostra la stretta complementarità tra aziende ticinesi e aziende confederate; ben più importante delle scarse relazioni interindustriali all'interno del Cantone stesso.

— Creazione di vantaggi economici nuovi

Il significato economico del traffico non è, ovviamente, limitato al passaggio fisico di un bene da un posto a un altro (trasporto in senso stretto).

La prestazione di trasporto comprende una serie di operazioni concernenti un bene determinato, su un percorso preciso, tra due località fissate e ciò in tempo limitato. La merce che viaggia sui grandi itinerari necessita di servizi commerciali fondamentali di manutenzione (refrigerazione), di interventi di spedizionieri di passaggi di confine.

L'apertura della galleria autostradale e l'incremento del traffico che ne consegue implica un aumento di queste attività ac-

cessorie al trasporto in senso stretto. È allo studio sin d'ora, ad esempio, la creazione di un autoporto nel Sottoceneri. La galleria autostradale riduce le distanze espresse in tempo di percorso. Ciò avvicina all'economia ticinese nuovi mercati sia di approvvigionamento e di fornitura di articoli industriali, sia di influenza commerciale e turistica. La riduzione della durata del percorso consentirà, oltre ad un guadagno di tempo, una diminuzione delle spese di trasporto.

Già si è detto dell'importanza delle relazioni industriali con gli operatori economici confederati. Occorre ancora accennare all'importanza per il turismo ticinese del mercato di viaggiatori svizzeri e dell'intente a completare la nostra tradizionale

stagione turistica estiva con una stagione invernale: a tale proposito è addirittura evidente il significato di un collegamento stradale invernale con la Svizzera interna.

Flavio Cotti
Consigliere di Stato
Direttore del Dipartimento
dell'Economia Pubblica

Nelle violate viscere della montagna

Con quelle vaste gabbane gialle, e il casco, e i sesquipedali stivaloni (neri) sulle nostre gracili membra di intellettuali (gracili rispetto a quelle dei minatori), siamo leggermente grotteschi, ci impaccia anche il sospetto di una involontaria irrisione alla fatica di chi codesti paramenti indossa non per burla... Si gira un po' straniti tra un rovinio di cupe torri, di baracche tettoie locomotive e vagoncini unti rugginosi spellati che dicono vera fatica e per far festa li hanno guarniti di bandierine di carta

e qualche fronda d'abete; si ritrova nella memoria l'immagine di Airolo com'era, un pugnello di case strette intorno all'antico campanile e la pace del gran verde; allo sconciato aspetto d'oggi si aggiunge la prospettiva delle scorie radioattive, e magari l'onore di diventare il deposito di tutta Europa. Facciamo scongiuri! Ma che prezzo esige, e quanto sudore e sangue, questo benedetto progresso...

(A queste feste e cerimonie bisogna mandare giovani ottimisti, che guardano al fu-

turo: non matusa rancurosi che voltano indietro la testa...).

Nella centrale del «Môt d'int», vasta come una cattedrale (piccola), gremita di gente e chiacchiere e fotografi e operatori della TV, il cappellano dei minatori, don Ferrando, commemora i morti, le vittime del lavoro, dichiarando le provenienze: mezza Europa — dalle Asturie alla Basilicata, dalla Valtellina alla Germania — ha mandato qui braccia (uomini); la voce maschia di don Ferrando esprime gravi e sereni pensieri, dice della fede, chi l'ha e chi non l'ha, domanda pietà per chi non vede luce al di là del buio della fatica: forti parole, non sai se più da prete o più da uomo.

I tanti video a colori, che costellano le grigie pareti di cemento come mazzolini di fiori, esibiscono immagini di cosa capita di là, oltre la sottile parete che sta per crollare e aprirà un nuovo varco all'affratellamento dei popoli (stai fresco, amico Agliati!); esibiscono musicanti azzimattissimi, con lo spartito sul leggio, a contrasto con gli scamiciati della nostranissima (ahimé) bandella Remigia che tengono alta la bandiera di un Ticino un tantino pezzente e mandolinistico; come piace ai nostri ministri del turismo perché così piace ai nostri amici di là dal non ancora aperto buco; e come dispiace e fa rabbia a chi mantiene ancora a denti stretti un pochino di dignità...

La Svizzera è — in barba a tutte le gallerie — un paese tremendamente complesso e complicato e difficile...

Anche il consigliere Chevallaz tocca quel tasto (ma non ci consola), mette sulla pia-ga un dito paterno (paternalistico), esorta i Ticinesi a conservare dignità, appunto, a non trasformare il paese in un rosario di benzinari e motels e bancarelle di cianfrusaglie: a chiudere la stalla, insomma, ora che quasi tutti i buoi sono scappati: «Ne vendez pas votre âme à l'autoroute». Facciamo voti.



Centrale di Môt d'Int. I tre «inviati speciali» di Scuole Ticinesi, fasciati dalla cucurbita al tallone di plastica gialla (frammezzo a gente miserabilmente «in civile», e che però non potrà continuare il viaggio nella parte più avventurosa) stanno in attesa paziente: come ilaremente rassegnato Agliati, infreddolito Nag, che lancia sguardi diagonali a cogliere spunti delle sue illustrazioni, e Bianconi, ingigantito da un invisibile scaino, col petto in fuori come per un esercizio di ispirazione, in vista dell'altra ispirazione (o, nel caso, ispirazione), quella della poesia, che non potrà tardare: ma intanto il volto è atteggiato, si direbbe, alla perplessità, se non addirittura al disdegno, che le labbra volte all'ingiù sembrano sottolineare. Di plastica è fasciata anche l'arcata della galleria: e i getti di luce violenta ne traggono opalescenze quasi sfuggenti, morbide, per usar parola abusata improbabili (ma basterebbe, a commento, l'avvio dell'articolo di Bianconi: «Con quelle vaste gabbane gialle, e il casco, e i sesquipedali stivaloni neri sulle nostre gracili membra...»).

(Foto Servizio stampa TSI)