

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 complementarietà tra aziende ticinesi e aziende confederate; ben più importante delle scarse relazioni interindustriali all'interno del Cantone stesso.