

Le vie di comunicazione

Nelle precedenti cartelle, in più occasioni, si è parlato del faticoso sviluppo delle possibilità di comunicazione all'interno del paese e tra il cantone e le regioni attigue; e dunque di passi alpini, di strade e ponti, di battelli e di servizio postale.

Giunti ormai a metà del secolo, è opportuno tracciare un bilancio della situazione, per una serie di importanti ragioni, che qui sintetizzo:

a) nel corso degli anni trenta e quaranta era andato gradualmente esaurendosi, soprattutto per difficoltà finanziarie, l'ingente sforzo (che nei primi decenni dell'indipendenza aveva contraddistinto la politica cantonale) teso a rimediare all'assenza di un sistema viario degno di tal nome; a ridosso del '48 gli unici importanti manufatti nuovi (pur ammirevoli, per il tempo), sono il ponte-diga tra Bissone e Melide ed il ponte in pietra sulla Tresa;

b) intorno al '50 migliora in modo sensibile l'attrattività internazionale della strada del S. Gottardo. L'entrata in vigore della nuova Costituzione federale comporta infatti l'abolizione dei dazi tra cantoni e dei pedaggi, permette di regolare (con una legge federale del '49) la libertà di navigazione tra Lucerna e Fiorenza, avvia l'istituzione della regia federale delle poste che, subentrando alle amministrazioni cantonali o intercantionali, si assume e potenzia il servizio delle diligenze. Non solo, ma tempi nuovi si annunciano, perchè il trasporto per ferrovia diventa ormai una realtà ai nostri confini meridionali e dal 15 dicembre 1849 il servizio di diligenza tra Basilea e Milano include, per il tratto «La Camerlata di Como — Milano», il trasporto in treno; tempi moderni annunciati anche (nel '52) dalla costruzione delle prime linee telegrafiche da Chiasso a valicare il S. Gottardo ed il S. Bernardino e dall'apertura (nel '53) di uffici rice-trasmettenti ad Airolo, Bellinzona, Lugano, Chiasso, Locarno e Magadino;

c) il decennio dal '50 al '60 corrisponde ad un momento significativo nella politica cantonale delle comunicazioni, sia perchè segna, nella sua prima metà, l'ultimo ingente sforzo — nell'ottocento — per realizzare collegamenti stradali nuovi, sia perchè esso rivela il graduale spostamento dell'attenzione dei politici — per quel che riguarda le vie di comunicazione — dall'ottica della costruzione di strade nuove a quello della loro protezione (nell'ambito di una vasta opera di arginature e bonifiche) ed ai progetti ferroviari (si vedano a tal proposito, i contributi del prof. Bruno Caizzi);

d) dal '60 in avanti, infatti, si registra (sia pur con qualche inderogabile ecce-

zione) una stasi del programma stradale, che dura in sostanza fino al 1928, quando subentra la decisione parlamentare di una radicale risistemazione di ben 4/5 della rete stradale cantonale, da realizzare in soli otto anni, per l'enorme (allora) importo di quasi 30 milioni di franchi. La sistemazione era ormai resa indilazionabile per antiche e dolorose realtà (la povertà del paese, che aveva imposto costruzioni e manutenzione economiche, sottoposte per decenni al logorio delle alluvioni, conseguenti al disboscamento indiscriminato) e per promettenti novità (l'accelerato ritmo di usura, determinato dal rapido incremento della circolazione motorizzata, anche pesante).

Ma quale era dunque la consistenza del sistema viario realizzato tra l'indipendenza e la fine degli anni quaranta? La «struttura portante» era rappresentata dalla dorsale Chiasso-S. Gottardo, su cui si innestavano alcune trasversali dal Luganese al Varesotto e dal Bellinzonese al Verbano, nonché la diramazione di congiungimento con la strada del S. Bernardino (realizzata nonostante la tenace opposizione dell'Austria).

Riportiamo qui il quadro completo delle «strade carrozzabili a manutenzione cantonale», dedotto dall'elenco stabilito dalla legge del 18 giugno 1850; si noterà che vi sono incluse anche due «longitudinali», che percorrevano le due valli più popolose, tra quelle non servite dalla dorsale, e una «traversa» (di precaria consistenza e interrotta da un traghetto alla «Bolla grande») a congiungere le due «cantonali» pedemontane ai lati del Ticino verso il Verbano, attraverso la sua paludosa piana alluvionale.

a) Dorsale

Chiasso (confine) - Bissone (e traghetto tra Bissone e Melide fino al 1847; poi ponte-diga, con tassa di «ponte-naggio»);

Morcote - Melide - Lugano - M.te Ceneri - Cadenazzo; Vira Gambarogno* - Cadenazzo - Bellinzona - Biasca - Confine d'Uri.

*) dal 1843: servizio regolare, con battello a vapore, su tutto il lago).

b) Trasversali

Fornasette - Lugano e Agno - Ostariet-

ta; Ascona - Locarno - Bellinzona (Ponte della Torretta); «Traversa di Cugnasco»; Ponte sulla Moesa - confine dei Grigioni.

c) Longitudinali «chiuse»

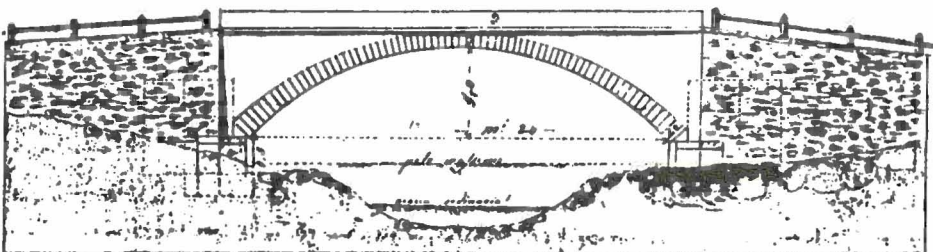
Vallemaggia: Solduno - Ponte Brolla - Peccia; Blenio: Olivone - Sommascona (Marsano).

Questi collegamenti di base (oltre 250 km. di strade nuove!), scaturiti da una lungimirante visione politica e realizzati con un indebitamento addirittura temerario, erano i meglio curati nella costruzione e nella manutenzione, affinché risultassero veloci ed atti al medio carreggio; si mirava a garantire al Ticino la preminenza nel traffico di transito, insidiata dalla concorrenza dai cantoni alpini contigui. Tuttavia la sarcastica definizione di «strade meschine, sassose e poco belle», dal nome degli ingegneri progettisti Meschini, Sassi e Pocobelli, che ebbe fortuna negli anni '30, traduce (anche fatta la tara dell'eccesso polemico) l'insoddisfazione del paese di fronte al rapido deterioramento dei manufatti.

E della Bellinzona - Locarno, per esempio, così si esprime il «Conto-reso del Consiglio di Stato» dell'anno 1851: (Un punto della tratta Sementina - Gudo rappresenta) «una delle principali mostruosità di questa linea stradale, che per la disposizione del terreno su cui scorre avrebbe potuto essere una delle più belle del Cantone e che venne per contro costruita in modo da allontanare per sempre da essa il commercio, per la continua pendenza e contropendenza».

Per forza di cose ancora peggiore era la situazione delle cosiddette «strade circolari», cioè quelle di comunicazione regionale (tra singoli comuni od all'interno delle valli o di allacciamento).

Le spese per le «circolari» venivano caricate in misura considerevole sui comuni interessati; erano perciò costruite in strettissima economia, in genere poco più larghe di 3 metri, quasi sguarnite di ponti (sostituite da cunettoni per il guado), inghiaiate con estrema parsimonia; le alluvioni, ricorrenti praticamente ogni anno, contribuivano a renderle spesso e per lunghi tratti quasi impercorribili. Questo il lato negativo della medaglia: quello positivo era la



Progetti (part.) di Pasquale Lucchini per la costruzione della nuova strada in Val di Blenio (da Aquila a Lottigna).

ammirevole estensione anche della rete «circolare», realizzata in così pochi decenni; tanto che per darne un quadro d'insieme è più agevole chiedere al lettore di tener presente l'attuale rete delle strade cantonali principali e di essa indicargli non la parte già tracciata prima del 1848, bensì le più importanti tratte non ancora esistenti a quel momento. L'elenco da un lato sorprende per la sua brevità, ma dall'altro rivela il processo, ormai pienamente in atto, di emarginazione economica delle valli ed il graduale aumento del divario di infrastrutture tra Sopra e Sottoceneri, a vantaggio di quest'ultimo.

a) Sottoceneri:

i collegamenti: Riva San Vitale - Brusino Arsizio; Bissone - Campione; Morcote - Vico Morcote e Morcote - Figino, alcuni accessi sulla Collina d'Oro; Bironico - Isole e Bironico - Riviera; nel Malcantone: parecchi allacciamenti alternativi (ad es. Miglieglia - Arosio; Fornasette - Sessa; Bioggio - Bosco - Cademario); la strada della Valcolla; le strade della sponda sinistra dell'ultimo tratto del Cassarate (compresa la Castagnola - Gandria/confine, realizzata solo nel 1933/36, dopo sofferte alteranze di progetti).

b) Locarno e valli:

la strada dell'Onsernone; il collegamento delle terre di Pedemonte alla strada delle Centovalli e parte degli accessi ai paesi; buona parte della strada della Verzasca (se ne comincia a costruire qualche tratta a partire dal 1840); la quasi totalità dei collegamenti tra il lago ed i paesi collinari di entrambe le sponde del Verbano; parte della Ascona - Brissago e la Peccia - Fusio; nonché, naturalmente, lo «stradonino» col ponte di Quartino, costruiti solo nel 1907, a scopo agricolo nell'ambito della bonifica del piano di Magadino, ed elevati a rango «cantonale» solo nel 1933.

c) Bellinzona e valli:

la diramazione per Robasacco; la strada della Val Morobbia; la «strada della sponda destra» da Bellinzona (Ponte della Torretta) ad Iragna; in Leventina: parecchi allacciamenti tra la longitudinale ed i villaggi discosti (ad es. Personico, Chironico, Sobrio, Dalpe, Bedretto); in Blenio: idem (ad es. Corzoneso, Leontica, Largario) ed il collegamento con i Grigioni attraverso il valico del Lucomagno (che sarà infine realizzato nel '74/'77, con pesante partecipazione a carico delle comunità locali).

Come già si è detto, gli anni dal 1849 al '55 rappresentano l'ultimo momento di grosso impegno per la costruzione di strade nuove, prima di una stasi di alcuni decenni, in cui la proporzione tra investimenti in costruzioni varie e spesa complessiva dello Stato scende e

si concentra su migliorie e manutenzione.

Negli anni '49/'53 la decisione più significativa fu quella di realizzare parte della strada dell'Onsernone - 12 chilometri morfologicamente difficili - da Cavigliano a Russo. Per più della metà l'ingente spesa fu ingenerosamente caricata alle comunità di valle, ma le casse dello stato erano ormai allo stremo, dopo la scomparsa delle tradizionali entrate fiscali per poste, dazi o pedaggi.

Ebbe pure carattere di scelta politica equitativa la contemporanea decisione di costruire un nuovo ponte sul Brenno ad Acquarossa, con 7 archi in vivo per una lunghezza di oltre 85 metri, onde evitare il periodico isolamento dell'alta valle ad ogni piena; operazione completata pochi anni dopo con la costruzione di solidi ripari ed il rifacimento di un tratto tra Malvaglia e Biasca, cioè nell'altro punto in cui la strada era periodicamente divelta dal fiume.

Venne inoltre timidamente avviata la strada della sponda destra bellinzonese, con il tratto Ponte della Torretta-Carasso; collegati con la strada di valle i tre comuni della sponda destra della Maggia (Aurigeno, Lodano e Moghegno); ed anche Salorino poté avere il sospirato allacciamento con la Mendrisio-Valle di Muggio.

Sono oltre 15 km. di strada, quelli costruiti tra il '49 ed il '53; ed addirittura altri 45 km. si aggiungeranno nel biennio '54/'55, quando, in seguito ad una convenzione con Confederazione (firmata il 15 dicembre 1853 dal commissario federale col. Bourgeois-Doxat), questa concedeva al Ticino un sussidio di fr. 180.000.- per nuove opere stradali (di un costo complessivo — a liquidazione avvenuta — di quasi mezzo milione, ripartito per 1/5 tra i comuni interessati e per il resto, quasi equamente, tra Cantone e Confederazione) «nella vista di procurare guadagno agli abitanti del Cantone, sofferenti degli effetti del blocco austriaco e del caro dei generi».

Questo intervento di solidarietà permise:

nel Sottoceneri: di completare il «circuitto del Generoso» con la Morcote - Figino (che la Confederazione volle — contro il parere del Cantone — di ben 5 m. di larghezza); di correggere e consolidare la Lugano - Agno (opera che, col ponte in pietra sulla Tresa terminato nel '47, lo spurgo dello stretto di Lavena e dell'imbocco del fiume e l'ampliamento del passaggio attraverso l'abitato di Ponte Tresa nel '59, potenzierà sensibilmente le comunicazioni col Varesotto), di collegare Novazzano a Coldrerio, Bironico a Riviera, Aranno ad Iseo e di finalmente dotare di strade parte della Valcolla; nel Sopraceneri: di completare il «circuitto della Melezza» con la Cavigliano - In-

tragna, di terminare la Brione - Mergoscia, portata avanti stancamente fino dal '45, di avanzare nella Ascona Brissago, di costruire un'ulteriore tratta della strada della Verzasca e di giungere fino ad Iragna con l'allacciamento della «sponda destra bellinzonese».

Un programma importante e realizzato con puntualità, che segna la fine di un periodo, quello della costruzione di strade nuove, e l'avvio di un'azione sistematica di arginature. Lo afferma esplicitamente il Conto-reso del 1856: (Ora si intende) «rivolgersi piuttosto alla sistemazione dei fiumi e torrenti allo scopo di impedire i continui straripamenti delle acque e di ridonare all'agricoltura vaste estensioni di terreno da molti anni infruttuose ed incolte».

Questo nuovo tipo di opera pubblica era sostenuto da cospicui sussidi del «Comitato federale di beneficenza» e poteva poggiare sulla consulenza tecnica dell'«ispettorato forestale», finalmente istituito nel '55, dopo ben 10 anni di esitazioni. La volontà politica era stata espressa nella «Legge sulle arginature», del 9 giugno 1853.

Della sua normativa, molto particolareggiata, riportiamo due passi qualificanti:

(Art. 1) «Tutti i fiumi e torrenti del Cantone dovranno venire sistemati e difesi con appositi argini (...) rettificandone e deviandone anche il corso (...) Dovranno pure eseguirsi le opere necessarie a prevenire gli scoscendimenti (...).

(Art. 2) Laddove si trovano stagni, terreni acquitrinosi, sterili ed incolti (...) dovranno essere eseguite le opere necessarie, onde renderli il meglio che si possa produttivi».

La legge rende inoltre obbligatori i consorzi, cui devono partecipare anche lo stato e le imprese per strade ferrate, in proporzione dell'utile che ne deriva a strade cantonali, circolari e ferrate.

I terreni precedentemente letto di fiume e bonificati dalla arginature e dai canali, diventano proprietà del consorzio, che può venderli all'asta tra gli enti pubblici ed i privati che lo compongono.

Questa vasta operazione, che modificherà radicalmente il volto di ampie regioni del cantone, viene così a sostituirsi - negli ulteriori decenni del secolo scorso ed all'inizio dell'attuale - a quella della creazione della rete viaria, pari ad essa come ardimento di progetti ed imponenza di spesa.

Essa, benché concepita nell'ottica della politica agricola e forestale, rappresenterà la premessa indispensabile al miglioramento della qualità (sicurezza, comodità, regolarità e velocità di scorrimento) delle nostre vie di comunicazione.