

La galleria del San Gottardo all'insegna dell'unione fra stirpi e popoli diversi

di Paul Guidicelli

La giornata dell'inaugurazione è stata voluta estremamente semplice, per non dire austera. È risultata peraltro suggestiva, per la carica simbolica di cui si sono arricchiti i vari momenti della manifestazione ufficiale. Bisogna dire che gli invitati, pur scelti sulla base di un rigido protocollo, e quindi senza la pretesa di suscitare una festa di popolo, superavano ampiamente il migliaio. Fra le autorità politiche, assieme al consigliere federale Hans Hürlimann, capo del dipartimento dell'interno, c'era il suo predecessore, che aveva dato il via all'opera, l'ex-consigliere Hans Peter Tschudi, e c'era anche l'ex-presidente della Confederazione Nello Celio. Fra le altre autorità federali il presidente del Consiglio degli Stati Ulrich, il vicepresidente del Consiglio nazionale Laurent Butty. Presenti il Governo ticinese (con i consiglieri di Stato Ugo Sadis, Flavio Cotti, Carlo Speziali, Benito Bernasconi), gli ex-consiglieri Angelo Pellegrini, Bixio Celio, Argante Righetti (che era alla testa del dipartimento cantonale delle pubbliche costruzioni all'inizio del traforo) e il Regierungsrat del Canton Uri. Da parte ticinese c'erano quasi tutti i deputati al Gran Consiglio, la deputazione alle Camere (con i consiglieri agli Stati-Alberto Stefani e Luigi Generali, i consiglieri nazionali Alma Bacciarini, Camillo Jelmini, Gianfranco Cotti, Pierfelice Barchi, Massimo Pini e Werner Carobbio). Similmente c'erano i rappresentanti urani, e poi quelli dei Governi di tutti i Cantoni svizzeri, del comune di Airolo con il sindaco Alfonso Ramelli e di altri comuni. Le nazioni confinanti più direttamente interessate al traforo, la Germania e l'Italia, erano rappresentate dai loro ambasciatori e dai loro consoli generali a Lugano e a Lucerna. Per l'autorità giudiziaria, oltre ai giudici dei due cantoni confinanti, c'erano i presidenti del Tribunale federale di Losanna e di quello delle assicurazioni a Lucerna, con parecchi colleghi. Fra le autorità militari notato il capo dello Stato maggiore, comandante di corpo Senn. Per l'autorità religiosa c'erano i vescovi di Lugano, Ernesto Togni, e di Coira Giovanni Vonderach, il pastore protestante di Altdorf signora Wymann, il cappellano dei lavoratori stranieri don Dino Ferrando. Vivamente complimentati il progettista della galleria Giovanni Lombardi, il capo della sezione strade nazionali del Canton Ticino Renato Colombi con il suo più diretto collaboratore Glauco Nolli (che ha svolto il ruolo di maestro della cerimonia), il direttore dei lavori del lotto sud Ezio Censi, e tutti i loro più importanti collaboratori. Poi direttori di uffici ed enti stradali dei Cantoni confinanti, direttori e funzionari di uffici federali (FFS, PTT e altre aziende) e cantonali, rappresentanti

di associazioni padronali, dei sindacati, di altre associazioni fra cui evidentemente tutte quelle automobilistiche. Ancora i membri delle commissioni di studio, di costruzione e d'esercizio della galleria come pure i membri della commissione consultiva per la costruzione delle strade nazionali. Ovviamente presenti i rappresentanti di tutti gli studi d'ingegneria, delle direzioni dei lavori e di tutte le ditte che hanno partecipato al progetto e alla costruzione.

Quasi sperduti tra tanta ufficialità, venti operai (con il casco, ma a disagio negli abiti della festa) in rappresentanza delle maestranze che per dieci anni hanno lavorato nella e per la galleria. In verità non si trattava più dei minatori che avevano lottato corpo a corpo con la montagna: costoro se n'erano andati anni prima, caduti gli ultimi diaframmi (il 26 marzo 1976 quello del cunicolo di sicurezza, il 16 dicembre dello stesso anno quello della galleria principale). Erano partiti alla ricerca di altre montagne da violare, da vincere; al San Gottardo erano ri-

masti gli operai (pur importante la loro opera) addetti alle finiture. Per render conto di questa giornata, infine, circa 300 giornalisti che rappresentavano tutta la stampa nazionale, buona parte di quella tedesca ed italiana, nonché le principali testate francesi, austriache, di altri paesi dell'Europa occidentale e d'America.

Il passo per l'ultima volta

Radunatisi ad Airolo, la maggior parte degli invitati hanno raggiunto Göschenen per l'inizio della manifestazione percorrendo la strada panoramica del passo. Qualcuno ha così valicato il San Gottardo per l'ultima volta: in avvenire avrebbe sempre attraversato le Alpi in galleria. D'altra parte la magnifica giornata quasi ancora estiva ha esal-



I «protagonisti politici» al portale di Airolo: da sin. il Consigliere federale Hans Hürlimann, capo del Dipartimento federale dell'interno da cui dipende l'Ufficio federale delle strade e il suo predecessore (1959-1973) Hans Peter Tschudi; l'ex Consigliere di Stato ticinese Argante Righetti, capo del Dipartimento cantonale delle pubbliche costruzioni dal 1964 al 1979 e l'attuale capo del Dipartimento Ugo Sadis accanto al quale è ritratto lo scultore Remo Rossi.

In secondo piano, tra i due Consiglieri federali, il capo della sezione ticinese delle strade nazionali ing. Renato Colombi; dietro di lui, di profilo, il capo del Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Canton Uri Josef Brucker.

In alto, il Consigliere di Stato Franco Zorzi, capo del Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Canton Ticino dal 1959 al 1964, mentre parla a Milano sull'urgenza e sull'importanza del traforo per la galleria stradale del San Gottardo. Gli è accanto il Consigliere nazionale Pierino Tatti, sindaco di Bellinzona.



tato — paradossalmente nel momento in cui s'inaugurava la «nuova» via delle genti sotto la montagna — la bellezza di quel tragitto che per secoli (a partire dal 1200, quando il leggendario fabbro d'Orsera appese la «passerella sospesa» nelle gole della Schölenen: ma non mancano testimonianze storiche che parlano di transiti romani e, prima, fors'anche leponti), vide scorrere folle di viandanti e pellegrini diretti in Italia o tornanti in Germania, e lunghe teorie di mercanti e soldati collegare operosamente o bellicosamente i cantoni della Svizzera primitiva con la Lombardia e le terre ticinesi. Più di tutti coinvolti in questo simbolico allacciare i traffici moderni con quelli passati i pochi privilegiati che hanno potuto percorrere la vecchia strada della Tremola, convinti di farlo per l'ultima volta nella vita e, forse, nella storia (in realtà uno smottamento di terreno verificatosi l'estate successiva sulla nuova strada panoramica, ha obbligato a ripristinare per molti mesi ancora la vecchia serpentina: tanto è vero che la storia non obbedisce mai meccanicamente ai voleri degli uomini).

Toccante è apparsa l'accoglienza festosa della popolazione e delle autorità di Andermatt, che hanno voluto offrire a tutti uno spuntino: gli abitanti d'Orsera temono che la galleria autostradale li emargini, li tagli fuori dai traffici nord-sud sui quali per secoli hanno guadagnato un faticato pane; epperò si sono associati alla letizia generale, contagiati da quel simbolismo nemmeno retorico che tende a ridare credibilità all'affermazione: «San Gottardo cuore d'Europa».

Festa di scioresche alle porte di Göschenen. È suonata veritiera la gioia dei bambini che, in italiano, cantilenavano: «Ora siamo più vicini al bel Ticino». Gli operatori turistici di Airolo e dell'alta Leventina (per non parlare dei dirigenti dell'Hockey Club Ambri Piotta) non hanno nascosto la speranza di vedere affluire gli sciatori e gli sportivi dalla Svizzera centrale; l'Ente ticinese del turismo ha spinto fino a Lucerna la sua propaganda, e la Società dei commercianti bellinzonesi, organizzatrice del mercato del sabato nel centro storico della capitale, ha fatto l'occholino ai Waldstätten; gli airolesi pe-

raltro hanno trovato la strada verso i negozi di Altdorf...

Il discorso di Josef Brücker

Sul piazzale vicino al portale nord della galleria (poco più in là, sulla rampa d'accesso, era ancora tutto un cantiere) ha parlato, dopo il compunto saluto canoro di un eccellente coro, il consigliere di Stato urano Josef Brücker, capo del dipartimento costruzioni. «Gli urani — ha detto — sanno per esperienza plurisecolare che una buona strada d'accesso costituisce la spina dorsale dell'economia». Sanno, gli urani, «che il San Gottardo permane attrattivo soltanto se adeguato di continuo alle nuove condizioni». Per questo cantone il San Gottardo è tutto, la sua storia è intimamente connessa con quella del valico, già prima della lettera di privilegio concessa da re Enrico nel 1231. Se è vero che gli urani hanno derivato dal San Gottardo indubbi vantaggi finanziari, è pur anche vero che vi hanno profuso sforzi e denaro per mantenere la «via delle genti» al passo con le esigenze dei tempi.

«Abbiamo avvertito tempestivamente — ha detto Brücker — i mutamenti decisivi in atto nel traffico e ne abbiamo tratto ogni volta le debite conseguenze, anche a costo di abbandonare attività lucrative e plurisecolari».

Lo si è visto quando tra il 1810 e il 1830 l'antica mulattiera (che fruttava tanti soldi e procurava tanti posti di lavoro) venne ampliata a strada carrozzabile; lo si è visto quando nel 1865 la Landsgemeinde d'Uri votò un sussidio, notevole per quei tempi, di un milione di franchi alla ferrovia che pur ebbe, come si temeva, conseguenze catastrofiche per il vecchio traffico su strada, sicché molti urani dovettero migrare. Oggi il fatto di spostare il traffico dalla strada cantonale all'autostrada rappresenta una perdita finanziaria per i villaggi, pur alleviandone le difficoltà, specie per le colonne estive. Ciò malgrado gli Urani si son detti — per bocca del loro consigliere di Stato — «consapevoli che un'opera di tale complessità e proporzioni superava le possibilità di uno Stato di 34 mila anime, senza contare i gravi inquinamenti dell'ambiente ed il massiccio sov-

vertimento della natura e del paesaggio». L'adesione di Uri al progetto autostradale è quindi motivata da una realistica «coerenza storica».

Che non tutti nel Cantone fossero d'accordo, lo ha dimostrato la manifestazione di ecologisti sul viadotto di Göschenen che domina il piazzale della festa. Una contestazione silenziosa, dignitosa ma efficace che ha richiamato i chilometri di terra inghiottiti dall'autostrada. «Uri: Land am Beton» recava lo striscione sorretto da giovani vestiti a lutto e sventolanti bandiere nere. Un mascherone di cartapesta grigia con l'enorme bocca spalancata piena d'erba, raffigurava eloquentemente il mostro di cemento che mangia il verde...

Il concerto in galleria

Il momento più denso, più pregno di significato si è avuto in galleria, alla base del pozzo di ventilazione di Guspisbach. Il 26 marzo 1976 chi aveva partecipato all'emozionante caduta del primo diaframma, quello del cunicolo di sicurezza, aveva sostato in questo stesso posto. Allora lo slargo della galleria che avrebbe poi accolto la centrale di ventilazione era apparso come una enorme, misteriosa cattedrale sotterranea, pregna ancora di tutti i misteri della montagna appena violata, non ancora esplorata, e per nulla domata. La cerimonia di allora aveva — in questa grotta — aspetti vagamente inquietanti: si avvertivano le forze sotterranee liberate negli angoli bui dall'improvviso cessare dei lavori e si sentivano umori malefici in agguato nel provvisorio silenzio dei macchinari. La presenza, allora, di centinaia di minatori in tuta e maschera polverosa di lavoro era di conforto, rassicurante: s'intuiva che i padroni della montagna erano loro, che sapevano come combatterla, che erano in grado di scongiurarne i furori. Ci si sentiva minacciati da forze oscure, ma persuasi di essere protetti da codesti uomini così diversi da noi. Niente più mistero, annullata la paura nella ridimensionata piazza sotterranea che ha accolto la cerimonia del 5 settembre 1980. Ridimensionata la cattedrale dai rivestimenti in calcestruzzo, allontanati i misteri incombenti dalle moderne tecnologie: Guspisbach è diventato una piazza come tante ancorché sotterranea. «È una galleria? s'era chiesto un giornalista — Macché: è un viale illuminato che attende le piante (cipressi bianchi, platani viola)».

Eppure proprio qui la montagna ha offerto all'uomo una cavità insperatamente adatta e di acustica perfetta per esprimersi attraverso la musica, che è il mezzo più perfettamente universale di comunicazione. La Radiorchestra posta sotto la direzione del mo. Marc Andrae vi ha interpretato l'ouverture del «Guglielmo Tell» di Gioacchino Rossini. È stato un momento di intensissima commozione per tutti i presenti, per tutto quanto questo concerto stava a significare. «Anche all'orecchio di chi rifugge dal sentimentalismo patriottico — scrivevamo allora — la conosciuta melodia di Rossini ha rievocato secoli di storia del San Gottardo e della Confederazione svizzera; suonata così, nel cuore del massiccio, sotto duemila metri di montagna, ha riassunto meglio dei discorsi il significato profondo dell'opera che si stava inaugurando». Abbiamo avvertito — scrisse l'uomo di lettere — «la commozione di ritrovare qui lo spirito svizzero, ricreato da un grande tedesco e vestito di note im-

Hans Hürlimann nella galleria con i minatori.



mortali da un grande italiano». Dal canto nostro abbiamo capito come il levarsi di quelle note rappresentasse — senza parole e senza retorica — il momento culminante della giornata. Sintetizzava pure l'impressione generale quel collega che annotò: «Il complesso delle manifestazioni è stato caratterizzato da una nobile dignità che ha fatto evitare le impennate trionfistiche e persino grosse sbavature retoriche». Una sintesi così perfetta era possibile solo con la musica.

Il ricordo dei caduti

L'altro indimenticabile momento era stato vissuto pochi attimi prima quando don Dino Ferrando, cappellano dei lavoratori stranieri, aveva scandito nel silenzio più assoluto (anche al silenzio la galleria seppe dare una risonanza tutta particolare) i nomi dei 19 caduti che — ha detto — «hanno speso qui le loro ultime fatiche e qui hanno dato la vita». Sono i nomi incisi sulla lapide che sta vicino al portale sud. Eccoli, nella pregnante sintesi che racchiude le loro vite tra due fredde date, quella della nascita in qualche angolo d'Italia, di Jugoslavia, di Spagna, di Germania, e quella della morte qui sotto la montagna del San Gottardo. Così li ha scanditi don Dino Ferrando, davanti ai 20 operai vestiti dalla festa ma con in testa il casco, a rappresentare tutti i colleghi che qui hanno operato, davanti a 1200 invitati, nel commosso silenzio di quella giornata inaugurale, davanti pure all'immensa platea televisiva colta in quel momento da partecipe emozione:

Pietro Ameruso, Italia, 18.2.33-5.7.71; **Massimo Truffelli**, Italia, 16.3.20-21.3.72; **Riccardo Scherini**, Italia, 6.10.43-22.4.72; **Mario Batini**, Italia, 24.6.47-28.6.72; **Bernardo Bazzana**, Italia, 30.1.35-20.7.72; **Camillo Bassi-Fer**, Italia, 16.7.47-12.9.72; **Arriigo Bertini**, Italia, 23.8.25-5.4.74; **Luigi Risi**, Italia, 18.5.15-25.4.74; **Manuel Alvarez-Rubiero**, Spagna, 11.1.50-25.5.74; **Wilfried Witulski**, Germania, 17.4.41-23.3.75; **Domenico Bormolini**, Italia, 6.2.52-12.9.75; **Pierino Spinelli**, Italia, 27.6.29-23.10.75; **Gian Luigi Bormolini**, Italia, 19.2.58-19.5.76; **Vebhjana Ajanovic**, Jugoslavia, 24.11.48-13.10.76; **Stojan Jovic**, Jugoslavia, 8.3.35-13.10.76; **Kemal Zukic**, Jugoslavia, 29.8.51-13.10.76; **Lino Formentelli**, Italia, 22.9.45-13.10.76; **Roberto Zubani**, Italia, 25.4.44-24.11.76; **Stefano Bastolini**, Italia, 20.5.28-6.9.78.

La speranza del vescovo Togni

Sul palco fiorito, dove avevano preso posto i componenti della Radiorchestra, sotto la volta decorata con centinaia di bandiere che il soffio della galleria faceva ondeggiare verso nord, si è svolta dapprima la funzione religiosa ecumenica. Sono intervenuti, oltre a don Dino Ferrando, il vescovo di Coira Giovanni Vonderach, il pastore protestante di Aitdorf signora Wymann e il vescovo di Lugano Ernesto Togni. «Dopo il Gottardo il caos?» s'è chiesto il vescovo Togni ricordando i molti dubbi che han preceduto questa inaugurazione. No. «Dopo il Gottardo l'ordine, la pace, la gloria di Dio». Questa persuasione ottimistica gli è derivata da una profonda riflessione sulla comunicazione tra gli uomini. «Se l'incomunicabilità, se la mancata volontà e capacità di comunicare



Il vescovo di Lugano Ernesto Togni, quello di Coira Giovanni Vonderach e il cappellano dei minatori don Dino Ferrando al momento della benedizione nella centrale di Guspisbach, a metà galleria.

sono segno e sorgente di incomprensione, di divisione, di disordine, al contrario la reale concreta comunicazione è segno e sorgente di incontro, di dialogo, di unione, di pace... E proprio le condizioni nelle quali questa opera si è realizzata, e proprio le difficoltà che si sono dovute superare, e proprio "l'anima segreta" di questa strada e galleria fanno pensare che la comprensione e la pace fra gli uomini e le nazioni, nella loro diversità e particolare vocazione, vanno costruite ad ogni costo e possono essere raggiunte nonostante tutte le difficoltà. L'impensabile nelle realizzazioni umane è già avvenuto e fa sperare in ciò che ancora attende di essere compiuto. Questo discorso sulla comunicabilità è da realizzare a cerchi concentrici e sempre più larghi, partendo dai nostri rapporti personali e aprendoci a quelli familiari, sociali, cantonali, intercantonali, internazionali, europei». Ricordando come 750 anni fa, il 24 agosto 1230, l'arcivescovo di Milano consacrava sul passo un oratorio a San Gottardo, il vescovo ha esortato: «I popoli d'Europa conservino la loro identità. La devono conservare, anche nelle mutazioni intervenute con il tempo, i diversi popoli della Svizzera. La conservino Uri e il Ticino. Non sarebbe altrimenti un vicendevole arricchimento l'incontrarsi e il comunicare più spesso e più velocemente. Ma conservino pure la loro comune vocazione da millenni segnata su tutte le strade». Ed allargando questo pensiero al senso religioso dell'avvenimento Ernesto Togni ha concluso: «Quanto più l'uomo si fa incontro all'uomo, tanto più incontra Dio».

Il compiacimento di Hans Hürlimann

Il consigliere federale Hans Hürlimann ha sottolineato come il nostro Paese abbia realizzato «un compito imponente, attingendo unicamente alle proprie energie» a riprova «della nostra capacità ideativa e lavorativa, della salda volontà di rafforzare ciò che, nella molteplice diversità, unisce». Hürlimann ha esaminato il triplice aspetto dell'opera:

nazionale, di politica federativa del traffico, dell'ingegneria civile svizzera. È un'opera nazionale che si iscrive nella storia del San Gottardo. La decisione del Parlamento, nel 1965, di fare della strada del San Gottardo un'autostrada «pone una nuova pietra miliare nella storia del vincolo indispensabile che unisce il nostro Sud ricco di beni culturali alla rete del traffico e dell'economia del nord». Hürlimann non ha dimenticato di sottolineare che «inizio e compimento della galleria stradale cadono in epoche distinte della politica delle costruzioni stradali»: prima una fede universale nella continuità dell'espansione, oggi lo scetticismo nei confronti del traffico e del progresso. «Tuttavia questo traforo rappresenta — ha affermato — un'opera storica e destinata al futuro».

Affrontando i temi più caldi del momento, Hürlimann ha affermato con forza che «la galleria non è un corridoio per il traffico pesante: la nostra politica del traffico prevede che il trasporto di merci, oggi e domani, si svolga su rotaia». Ed ha ricordato gli sforzi delle FFS per aumentare la capacità di trasportare contenitori e autotreni, annunciando imminenti importanti decisioni per prestazioni ancora maggiori delle FFS: «con la rotaia e con la strada — ha precisato — noi adempiamo pertanto la nostra missione plurisecolare di paese di transito, di piattaforma girevole delle correnti di traffico europeo».

Ma ancor più importante è «la forza federativa che trova espressione concreta in questo collegamento tra il Ticino e il resto della Svizzera... Ticinesi e basilesi potranno incontrarsi da ora — giustamente senza pagare pedaggio...». E Hürlimann ha aggiunto: «Noi affermiamo e promoviamo l'originalità di lingue e civiltà diverse. Con quest'opera poniamo tuttavia anche le premesse affinché tutti i cantoni e noi medesimi facciamo parte, con parità di diritti, della Confederazione che qui al San Gottardo ripete le sue origini».

Mettendo l'accento sull'opera d'ingegneria civile elvetica, il consigliere federale ha detto: «Oggi siamo consapevoli della duplice necessità di sottrarre il traffico alle città, ai villaggi da una parte e, dall'altra, di non ingigantire al paesaggio ferite irreparabili. Con questa costruzione abbiamo soddisfatto ad entrambi i postulati». Hürlimann, ricordando come quest'opera garantisca agli automobilisti la massima sicurezza umanamente possibile, ha voluto ricordare coloro che ne sono stati gli artefici: i direttori dei Dipartimenti delle costruzioni Franco Zorzi, Argante Righetti e Ugo Sadis da parte ticinese; Hans Villiger, Werner Huber e Josef Brückner da quella urana; il suo predecessore alla testa del Dipartimento federale dell'interno Hans Peter Tschudi; i suoi diretti collaboratori, direttori Roberto Ruckli e Jules Jacob; gli ingegneri ideatori e direttori della costruzione, gli impresari, gli operai e in modo particolare coloro che hanno qui perso la vita. «Il San Gottardo — ha concluso — culla di grandi fiumi europei, crocevia delle genti, nucleo originario del nostro Stato e simbolo, infine, di una libertà difesa, ha sorretto ed animato il volere di tutti gli artefici di condurre a felice compimento questa imponente galleria stradale. Preghiamo che quest'opera umana torni a vantaggio dell'umanità».

Alle 12.33 finalmente Hans Hürlimann ha dichiarato, con un pizzico di emozione nella voce: «La galleria stradale del San Gottardo è aperta». I ragazzi allineati sotto il podio, ognuno con una lettera sul petto in modo che si leggesse «Göschenen» alla destra di Hürlimann e «Airolo» alla sua sinistra, si sono chinati per rialzarsi spiegando una grande bandiera svizzera che due operai hanno alzato sulla parete laterale della centrale di ventilazione. Poi i ragazzi si sono scambiati di posto (Airolo a nord, Göschenen a sud), talché sono proprio loro, con gesto carico di simbolici auguri, che hanno inaugurato la galleria e, per primi, hanno ufficialmente attraversato il confine tra i due Cantoni, tra il Ticino e il resto della Svizzera. Scroscianti applausi, strette di mani, calorosi scambi tra il consigliere federale e gli operai hanno

suggellato questo momento centrale della cerimonia.

La festa al portale di Airolo

Il terzo momento della giornata si è svolto ad Airolo. La popolazione, che i giorni precedenti aveva recriminato per non essere stata invitata alla cerimonia ufficiale (ma per gli airolesi c'era già stata, con qualche settimana d'anticipo, una inaugurazione particolare e praticamente tutti gli abitanti avevano già percorso la galleria prima della sua apertura ufficiale) non ha per questo disertato la cerimonia. Alla gente del posto si sono aggiunte centinaia di persone salite dal resto del Cantone, che voleva vedere con i propri occhi (e non solo in TV) la manifestazione. Nell'attesa tutti si sono consolati con le varie iniziative organizzate in paese: mostre, iniziative filateliche, bancarelle. Quando la lunga teoria dei torpedoni che trasportava gli invitati è sbucata dal portale sud, ha trovato una sorpresa: una lunga fila di automobili d'epoca con, in testa, una vecchia e gloriosa motocicletta «Zehnder» del 1925 e una ancor più arcaica («Motosacoche» del 1918, con carrozino di legno compensato, guidata da un veterano del battaglione 75 proveniente da Affoltern a/Albis. Veicoli d'altri tempi per una galleria tutta nuova: i pionieri d'inizio secolo salutano i tecnici del duemila!

Ugo Sadis ha parlato sopra il portale disegnato dall'arch. Rino Tami vicino alla lapide che ricorda gli operai morti in galleria, e vicino alla stele che rende omaggio a Franco Zorzi, il capo del dipartimento costruzioni che più di tutti si era battuto per quest'opera che peraltro non vide neppure iniziarsi, stroncato da una disgrazia sul ghiacciaio il 4 settembre 1964 (il monumento in granito nero lucido che era rimasto per molti anni all'imbocco della gola di Stalvedro, è stato spostato qui proprio per ricordare quanto ha fatto Zorzi perché la galleria, un giorno, potesse realizzarsi). A lato del campo stradale sorge invece il monumento «L'Abbraccio» dello scultore Gianfranco Rossi, carico anch'esso di simbologia: nelle tre alte figure di granito chiaro si possono cogliere riferi-



Il maestro Marc Andrae dirige la Radiorchestra in galleria.

menti al giuramento del Grütli quindi alla nascita della Confederazione, che proprio la necessità di controllare il San Gottardo aveva favorito. Oppure si può pensare all'incontro, qui al Gottardo, delle stirpi elvetiche. Ma forse più giustamente — come l'intese io scultore — il monumento rappresenta l'abbraccio di coloro che la galleria l'hanno realizzata: progettisti, tecnici, minatori. Proprio a costoro si è riferito, parlando con un cronista, l'ing. Giovanni Lombardi, progettista ideatore della galleria mentre, con schiva umiltà, seguiva il discorso di Sadis confuso tra la gran folla, preoccupato solo di nascondersi dietro un giovane abete.

La fiducia di Ugo Sadis

«Per molti aspetti questo colossale traforo è un'opera da primato» ha esordito Ugo Sadis. «Si ripropone giusto cent'anni più tardi all'analogo evento ferroviario che, come quello odierno, fu germe e fonte di progresso e precursore d'unione confederale dagli ampi risvolti economici». L'oratore ha ricordato le incertezze degli inizi: gli indugi, le defezioni, le esitazioni, le perplessità, l'animosa concorrenzialità accanto alle passioni dei fautori. «Futuristica» era ancora l'idea dell'autostrada alpina quando già si stava scavando il San Bernardino. Il maturare del progetto fu favorito da «felice convergenza di provvide contingenze economico-politiche e di stati d'animo e di emozionalità positive». Anche Sadis ha ringraziato coloro che hanno concretamente operato alla realizzazione del progetto: «al cospetto dell'opera gigantesca — ha detto — eseguita con tecnica raffinata e persino futuristica, tutta rivolta al servizio della sicurezza dell'utente, oggi è innanzi tutto giornata di omaggio nei confronti dei progettisti, ingegneri, architetti, imprenditori, maestranze tutte, svizzere ed estere, e in special modo quelle numerose della vicina e amica Repubblica italiana». E tra la commozione generale Sadis ha aggiunto: «E onore ai caduti: rispetto a un secolo fa statisticamente pochi, sfortunatamente sempre troppi...». «E ora guardiamo avanti», ha esclamato l'oratore. «Il nuovo traforo autostradale del San Gottardo coincide perfettamente con le esigenze di consolidamento federalista: per unire di più chi per natura delle cose è emarginato... E si affievolisce l'ignoranza

Quando alle 12.33 il consigliere federale Hans Hürlimann dichiara aperta la galleria, i ragazzi di Airolo e Göschenen passano simbolicamente il confine scambiandosi i posti.



vicendevole... per l'accostamento di popolazioni tuttora parzialmente forestiere...». Il San Gottardo — secondo Sadis — si iscrive nel concetto antico e affermato secondo cui le reti viarie rispecchiano precisi periodi civiltà e rappresentano un indice del grado di sviluppo delle nazioni. «Possiamo compiacerci di una attuazione tutta elvetica... ma sarebbe imperfetto non riconoscere l'incidenza internazionale di un tracciato autostradale al servizio dell'Europa». I flussi di traffico saranno agevolati e, grazie anche alla collaborazione con le FFS, compenseranno gli inconvenienti ecologici.

Sadis si è poi soffermato sulle conseguenze politiche e culturali, economiche e turistiche. A proposito di queste ultime ha detto che il Ticino dovrà ora «puntare su iniziative che seducano e trattengano gli ospiti a noi più congeniali, evitando al massimo l'effetto-corridoio...: un tipo di turismo individuale, ordinato, diversificato e soprattutto personalizzato, adatto alle caratteristiche e al clima del nostro cantone». La galleria autostradale insomma dovrebbe portare ai ticinesi anche una migliore qualità di vita, oltre che nuove attività industriali e commerciali che attenuino la tradizionale preminenza confederata. I levantinesi devono attendersi più traffico sulle loro strade, ma l'impegno è di ridurre al massimo gli inconvenienti e, «d'intesa con il Governo federale», di accelerare l'avanzamento del nastro autostradale. E in quest'ottica Sadis ha già accennato al secondo tunnel, che è inevitabile e che «non può non costituire un punto fisso, un obiettivo». Infine l'ammonimento: «La galleria autostradale del San Gottardo è un vincolo libero da ostracismi locali e libero deve restare anche dalle tentazioni di pedaggi discriminatori; è un vincolo che uni-

sce la maggioranza con la minoranza del cantone più isolato della Svizzera... Quest'opera è di tutto il popolo elvetico e, per dirla con lo scrittore, è "sintesi nazionale"».

E Sadis ha concluso: «Le grandi opere sono più forti dei tempi e degli uomini: si realizzano e si svolgono in loro favore. Il San Gottardo, roccia che divide, oggi unisca e riaffermi e consolidi lo spirito trilingue, favorisca la diversità di stirpi, sancisca lo spirito di federalismo cooperativo e costruttivo».

La galleria è aperta!

Prima del banchetto servito nel centro di manutenzione, la Musica di Airolo diretta da Romano Rossi ha chiuso la cerimonia ufficiale con la più simbolica delle opere musicali del sommo Beethoven: una versione dell'«Inno alla gioia» finale della Nona Sinfonia: l'aria che è stata adottata quale inno dal Consiglio d'Europa! E simbolico, alle 17, è stato anche il primo passaggio «ufficiale» attraverso la galleria dichiarata aperta al traffico pubblico: una scolaresca di Airolo (docenti Mirella Sardelli e Gabriele Ceresa) e il sindaco del borgo, che hanno reso visita agli amici di Göschenen (ma un'ora prima era sfrecciata, diretta a Zurigo, un'autolettiga con un malato grave: ed anche questo è stato visto come simbolo di avvicinamento e di più rapidi collegamenti, tanto più importanti quando si tratta di lottare contro la morte). Centinaia di curiosi hanno poi imitato gli scolari spingendosi fino a Göschenen con la propria vettura e tornandone immediatamente attraverso la nuova galleria. Potranno dire ai figli e ai nipoti, con fierezza: «Quel 5 settembre 1980, all'inaugurazione del traforo autostradale del San Gottardo, c'ero anch'io!».

Paul Guidicelli

che si sarebbero poste per il Ticino, per la Svizzera e per l'Europa. Il giorno dell'inaugurazione poi erano presenti gli inviati di tutte le pubblicazioni (quotidiani e periodici) del paese, che hanno riferito dei vari momenti della cerimonia ed hanno riportato i passi salienti dei discorsi ufficiali. Lo sforzo più grande lo hanno fatto ovviamente i quotidiani ticinesi, che hanno delegato parecchi cronisti e fotografi in modo da cogliere l'avvenimento in tutti i suoi aspetti, quelli ufficiali ma anche quelli curiosi o emblematici. Così il «Corriere del Ticino» ha arricchito la cronaca della giornata (di Paul Guidicelli) con apporti di Regina Weick (il viaggio da Berna a Göschenen, la contestazione al portale nord), di Plinio Grossi (impressioni sui momenti salienti, in particolare sul concerto in galleria definito «emozionante»), dello specialista radio-televisivo Elpidio. Quest'ultimo ha trovato «bello ma freddino» lo spettacolo in diretta in TV; ha giudicato ottimo invece il servizio del Telegiornale curato da Tiziana Mona; ha trovato molti lati positivi ma anche alcuni negativi nei servizi radio televisivi curati da Marco Nessi, Emilio Jorio, Guido Zenari; ha particolarmente lodato — fra i documentari — quello di Plinio Grossi su «Via delle genti»: *Un esempio — dice — di come si potrebbero presentare altri momenti della nostra storia...*

Sul «Giornale del Popolo» è stato lo scrittore Mario Agliati ad affiancare il lavoro dei redattori Carlo Melchiorretto e Raimondo Locatelli dando della giornata — guardata con occhio fresco, divertito e disponibile — una interpretazione personalissima, colorata e anticonvenzionale. Gli altri quotidiani si sono sforzati di accompagnare la cronaca con un impegnato commento sul significato dell'avvenimento. Il trisettimanale «Eco di Locarno» ha impostato il problema nell'ottica della sua regione con interviste di Teresio Valsesia a diversi personaggi locali su «che cosa si attendono i locarnesi dal nuovo tunnel». Proprio da tutte queste cronache della giornata inaugurale abbiamo attinto per il resoconto che precede.

La mattina dell'inaugurazione, venerdì 5 settembre 1980, molti quotidiani sono usciti con dei supplementi. Tra i giornali esteri ne citeremo uno solo: il «Financial Times» che ha dedicato «New St. Gotthard Tunnel» tre pagine perfettamente documentate di illustrazione tecnica dell'opera e di commento, riservando un'intera pagina al significato

Lo sforzo dei nostri mass media per presentare l'avvenimento

Nelle settimane che hanno preceduto l'apertura ufficiale della galleria autostradale del San Gottardo e in quelle immediatamente seguenti la stampa cantonale, nazionale

ed estera si è ripetutamente chinata sul significato dell'avvenimento, illustrando le caratteristiche dell'opera e tentando di interpretare in prospettiva le conseguenze

Il progettista del traforo, dott. ing. Giovanni Lombardi, con un incarto sottobraccio, complimentato dai Consiglieri di Stato Brücker, Sadis e dal Consigliere federale Hürlimann.

