

# San Gottardo cento anni 1882-1982

Incapsulato nel grande arco delle Alpi, il San Gottardo ha goduto, e in parte ancora gode, il privilegio d'una fama antica. Designato come barriera di confine fra due etnie, di fatto, a ben guardare, ha tutto quanto occorre, grazie soprattutto ai quattro fiumi a cui dà origine (secondo l'idea cara a Guido Calgari), per assumere il ruolo d'un simbolo d'unità. Un'unità concretatasi attraverso i secoli nella realtà politica, sociale, culturale che costituisce la nostra Confederazione svizzera: e un'altra unità, più ardua da raggiungere, ma che a fatica sta pur facendosi strada nella mente dei popoli, l'unità europea. Via delle genti venne chiamata la strada, dapprima sentiero, poi carrozzabile, che dalla Lombardia portava dritta ai centri vitali del Nord. Via di commerci, d'emigrazioni e d'immigrazioni.

Ardua, a tratti selvaggia, e per giunta intoppata per mesi e mesi dalle nevi. Ma era, sulla carta, la più breve, la più rapida in quel naturale raccordo stabilito fin in epoche lontanissime tra nord e sud. E non stupisce quindi che 52 anni dopo l'inaugurazione del primo tratto ferroviario, la linea Manchester-Liverpool (1830), si potesse portare a compimento un'opera davvero ciclopica, quale il traforo del San Gottardo.

« Nessuna innovazione della Rivoluzione industriale — scrive lo storico inglese E.J. Hobsbawm nel suo *Le rivoluzioni borghesi 1789-1848* — ha suscitato sensazioni grandiose quanto la ferrovia; lo prova il fatto che essa è l'unico prodotto dell'industrializzazione del secolo XIX che sia annoverato fra i motivi d'ispirazione della poesia popolare e letteraria. (...) La ragione di questo era





senza dubbio il fatto che nessun'altra invenzione era capace di rivelare al profano in maniera altrettanto drammatica la potenza e la rapidità della nuova era; una rivoluzione resa ancor più sensazionale dalla notevole maturità tecnica presentata dalle ferrovie sin nei primissimi esemplari».

Il Ticino, paese di frontiere, come è stato più volte configurato, da quasi isola, grazie al traforo di cent'anni fa e all'altro stradale recentissimo, ha gettato in quest'ultimo secolo due grandi ponti coperti verso il cuore della Svizzera. Ponti che sempre più potranno rivelarsi provvidi per la nostra economia, considerata in particolare la rapidità che oggi esigono gli scambi sul piano commerciale e provvidi per l'incontro tra uomini e popoli diversi.

Tale incontro tra gli uomini già fu nel sogno di Carlo Cattaneo, un sogno espresso con il fervore proprio dell'uomo che credeva con totale fiducia nel progresso. Così, infatti, si esprimeva propugnando i nuovi raccordi ferroviari: «Amici, e queste ferrovie, che devono fare di tutte le nostre case una sola città, perché si fanno dappertutto e non si fanno da noi? Sempre indugi? Sempre sospensioni? Sempre atti di prudenza superlativa? Sempre depositi inutili e garanzie che ci garantiscono un eterno nulla? E intanto noi ci agitiamo e ci dividiamo per la misera questione del capoluogo per un vantaggio che ci può toccare due o tre volte nel corso intero della vita o per un risparmio del quale nessuno si accorgerebbe? E invece di avvicinarci una volta colla potenza dell'industria, invece di stringere il nodo comune, aggiungiamo all'antica lontananza la nuova discordia? Su dunque, fratelli, fate con me voto che scuota gli incerti e decida gli irrisolti. Noi vogliamo subito la strada e la vogliamo subito perché vogliamo anche in questo anda-

re innanzi almeno quanto gli altri. La vogliamo, perché dobbiamo poterci raccogliere nel segno dell'amicizia, a un colpo di telegrafo, con un volo di pochi minuti, e col getto di poca moneta, passando per dissotto i monti e per di sopra i torrenti e i fiumi, divenuti ormai borghigiani di tutti i borghi, e valligiani di tutte le valli, non ricordando più ormai se siamo nati un chilometro di più a levante, o un chilometro di più a ponente, cittadini veramente di una patria unica e sola.»

Ora, da cento anni, il sogno cattaneano è divenuto una bella realtà, con conseguenze che forse vanno anche al di là di quelle dal grande lombardo immaginate: conseguenze, in complesso, grandiosamente positive anche se taluno va ancora vagheggiando il ritorno a un Ticino preferroviario, chiuso al nord, più povero ma meno culturalmente contaminato.

Da due anni, come noto, alla galleria ferroviaria si affianca la galleria autostradale: altra apertura che ha ulteriormente favorito gli scambi fra il nord e il sud, e più li favorirà, accelerando e intensificando l'evoluzione economico-sociale che era stata determinata dalla prima galleria.

Tutto ciò ha posto e pone agli studiosi un vasto e complesso materiale d'indagine che considera sia il passato sia il futuro immediato e anche lontano.

Il 1980 è stato occasione per un ripensamento in sede storica, come testimonianza l'apparizione di vari volumi e saggi; e nel contempo ha spronato gli economisti ad approfondire sia gli impatti della ferrovia e dell'autostrada nell'organizzazione geografica del territorio, sia i corrispondenti effetti sul piano economico.

In questa prospettiva si è pensato di comporre un numero speciale di «Scuola ticinese» all'intenzione degli inse-

gnanti e anche del grande pubblico, al fine di lumeggiare il fenomeno nel passato, nel presente e nel futuro.

La trattazione che naturalmente non pretende di essere esaustiva è stata divisa in tre sezioni, che considerano la galleria ferroviaria nelle sue origini e nei suoi pratici sviluppi, la galleria autostradale e l'evoluzione dei traffici che ne deriva.

Infine abbiamo raccolto l'opinione di tre personalità responsabili, nella realtà che ormai si presenta nuova, della politica stradale, economica e culturale del Cantone.

La divisione è però puramente esteriore, in quanto c'è un filo ben visibile che lega le varie sezioni.

Così (dopo il racconto di uno scrittore tedesco, propostoci e tradotto da Amleto Pedrolì, che ci dà un'immagine romantica di un San Gottardo d'altri tempi) Silvio Lafranchi, riassumendo un suo documentato lavoro, ci informa come si arrivò, dopo lunghi e accesi contrasti, alla scelta del San Gottardo per la galleria ferroviaria, offrendoci anche, alla fine, una serie di note bibliografiche relative: e questo studio corre parallelo a quello di Argante Righetti, già Consigliere di Stato, che ebbe modo di vivere in prima persona i momenti della scelta, dell'avvio e del pratico compimento della galleria stradale. Parimenti le pagine di Ugo Maffioletti, che sono pure derivate da un lavoro personale e trattano della vita del villaggio di Airole e anche degli operai italiani nel decennio del primo traforo, trovano il loro riscontro in quelle di Mario Agliati, diventato per l'occasione un inviato speciale di «Scuola ticinese», che fissano la memoria delle giornate vissute dagli operai e dai tecnici nella più recente impresa. Il giornalista Paul Guidicelli offre un'ampia panoramica della giornata del 5 settembre 1980, quando la galleria autostradale venne ufficialmente inaugurata; documenta poi quanto è stato fatto dai mass media nell'occasione, sia con cronache diffuse, sia con studi di carattere storico, economico e tecnico; in tal modo gli insegnanti avranno la possibilità di reperire un vasto e prezioso materiale.

Sul presente e il futuro dei traffici intervengono poi i due economisti Tazio Bottinelli e Remigio Ratti: e le loro articolate e organiche riflessioni introducono le prese di posizione dei politici, Ugo Sadis, Flavio Cotti e Carlo Speziali, i quali, chiamati a dirigere i mutamenti che la nuova realtà comporta, dalle considerazioni tecniche generali, traggono argomento, analizzando vantaggi e svantaggi, per esprimere una volontà di lavoro, e insieme una fiducia e una speranza che devono essere nell'animo di tutti, quasi a compimento della profezia di Carlo Cattaneo.

In prima pagina:

Airole, 23 maggio 1882: il convoglio ufficiale esce dalla galleria (inc. su legno) — Airole, 5 settembre 1980: portale della galleria autostradale.

**Sergio Caratti**

## «Trenta bazzi» per una «sedia rotta»

di Victor von Scheffel  
(traduzione di Amleto Pedrolì)

Il 20 agosto 1849, alle otto del mattino, dopo aver traversato, nel freddo e nella nebbia, il Lago dei Quattro cantoni, approdammo a Flüelen e ci mettemmo in cammino verso il Gottardo.

Ad Altdorf, che si raggiunge in una mezz'ora, la leggenda di Tell si presenta via via all'incredulo. La fontana con la statua di Tell sta presumibilmente sul luogo dell'antico tiglio, davanti al quale il figlio di Tell fu messo come bersaglio. Sul campanile si vedono rozzi affreschi con la battaglia di Morgarten e la storia di Tell. E si vede anche un altro monumento, un ricordo di quell'orgoglio contadino duramente colpito dalle canzoni satiriche degli austriaci e dei borgognoni contro i bravi confederati: accanto alla fontana di Tell sta l'antica pomposa statua di un cavaliere che guarda in atteggiamento protervo: il Dorfvoigt Besler che a proprie spese si è fatto collocare accanto a Tell.

Perché il Dorfvoigt Besler non dovrebbe passare ai posteri se i suoi mezzi lo permettono?

Infine ad Altdorf si vede una schiera di antiche case signorili ben decorate. In ognuna abita uno Z'graggen e una Z'graggin — almeno si può immaginarlo.

Come da noi è diffuso il ben noto Maier o Müller così nel patriziato urano ci sono gli Z'graggen; e chi non si chiama Z'graggen si chiama Z'berg.

Sopra Altdorf sta la selva protetta,<sup>1)</sup> un muro vivo contro gli scosciamenti e le slavine, dove nessun albero può essere tagliato, pena la vita. Che la pena capitale esista ancora nel paese di Uri è dimostrato da un grandioso patibolo di pietra nel territorio di Altdorf, non lontano da Bürglen.

Qui sbocca la Schächental, attraverso la quale il vecchio Suwarow nel 1799 fece passare i suoi Russi, per raggiungere il Grigioni attraverso passaggi impervi. Chi sa se questa operazione strategica non fosse dovuta all'interesse scientifico per i ghiacciai e per i monti selvaggi? Certo, dopo la battaglia di Zurigo ogni altro passaggio gli era impedito. Ma in questo modo Suwarow ha dimostrato che quando uno si propone seriamente qualche cosa, con la volontà, può passare attraverso un ostacolo, e può perfino correre attraverso le Alpi. Se noi in Germania ci trovassimo in una situazione simile, come i Russi nello Schächental o nel Muottatal, impareremmo anche noi a valicare i monti — però è necessaria una ferma volontà.

La strada continua, in leggera salita, attra-

verso la valle della Reuss, ancora abbastanza larga e piena di vegetazione. A destra e a sinistra s'innalzano alte e ininterrotte pareti di roccia che ricordano la Martinswand presso Innsbruck. Quelli che si vedono lungo la strada non hanno niente a che fare con i vincitori di Morgarten: una stirpe di cretini invalidi, abituati alla mendicizia, che qui viene esercitata in varie forme. Un giovane pronipote di Tell tira con la balestra, un altro sventola una bandierina chiedendo una moneta, un terzo offre un cristallo, e così via. «Am Golde hängt, nach Golde drängt doch alles»<sup>2)</sup>.

Dopo Klus e Amsteg il paesaggio si fa più orrido. La Windgälle<sup>3)</sup> e altre notevoli presenze della «haute volée»<sup>4)</sup> mostrano il loro capo; sulle malinconiche pareti di roccia, circondate di vegetazione, dietro Silenen, alcune antiche rovine guardano verso la Reuss; sono i resti della Zwing — Uri, residenza di Gessler.

A questo punto occorre una digressione per

togliere preconcetti di natura storica. Colui che cammina in questo desolato mondo alpino ha la giusta disposizione per guardare nell'animo di coloro che abitavano in questi castelli e sono noti come tiranni. Noi due, il professore di storia<sup>5)</sup> e lo scolaro vagante di Säkingen, eravamo tenuti a giudicare in modo più comprensivo. Peccato che sia passato il tempo del romanticismo tedesco, perché la nostra opinione potrebbe fare sensazione.

Si pensi al nobile germanico — Gessler o Landenberg, o come si voglia chiamarlo — tra un sospettoso popolo celtico, in queste solitarie rocce. Si pensi a un animo virtuoso, attento, sensibile. Ogni intesa è impossibile. La roccia lo guarda, la Reuss gli scorre accanto spumeggiando monotona, gli uomini non lo capiscono, non c'è canto, non c'è amore — niente. Una spaventosa malinconia tedesca lo opprime. Egli sta, silenzioso e assorto, davanti a un boccale e beve un vino straniero. Ma anche questo non giova. Non c'è da meravigliarsi se alla fine qualche cosa dentro di lui si spezza. Gli occorre qualche cosa di stimolante; la natura, la terra, e le nubi, qui sono bizzarre.

Anche lui diventa bizzarro e fa una pazzia: mette il suo cappello su un palo, ordina a Tell di colpire la mela sul capo del figlio, desidera fare un bagno come il signore di Landenberg<sup>6)</sup>, o fa come il castellano di Fardün nello Schamsertal, che sul mezzogiorno esce dal suo castello per andare a sputare nella zuppa dei contadini.

Si chiami questo malinconia, le si chiami paturnie, ma non si parli di dispotismo né di tirannia.

Questi castellani erano certo romantici tedeschi della più bell'acqua; si può solo ammettere che in questi monti, tra queste nebbie, il comportamento psicologico deve essere diverso che non a Lipsia o a Berlino, dove la gente scrive la storia.

### SOMMARIO

		pag.
Sergio Caratti	<i>San Gottardo. Cento anni</i>	1
Victor von Scheffel	<i>«Trenta bazzi» per una «sedia rotta»</i> — traduzione di Amleto Pedrolì	3
Silvio Lafranchi	<i>La scelta ferroviaria del San Gottardo</i>	7
Ugo Maffioletti	<i>Momenti di vita ad Airolo nel decennio 1872—1882</i>	21
Argante Righetti	<i>Il Ticino per la galleria stradale del San Gottardo</i>	28
Mario Agliati	<i>I dieci lunghissimi anni</i>	34
Paul Guidicelli	<i>La galleria del San Gottardo all'insegna dell'unione fra stirpi e popoli diversi</i>	41
Paul Guidicelli	<i>Lo sforzo dei nostri mass media per presentare l'avvenimento</i>	45
Tazio Bottinelli	<i>Il ruolo dei traffici nella formazione del Ticino moderno</i>	48
Remigio Ratti	<i>L'importanza economica odierna dei traffici internazionali di transito per la Svizzera ed il Cantone Ticino</i>	52
Ugo Sadis	<i>Per una maggiore comprensione tra genti diverse (intervista)</i>	56
Flavio Cotti	<i>Fattore di consolidamento per l'economia ticinese (intervista)</i>	58
Carlo Speziali	<i>L'avvenire della nostra italianità (intervista)</i>	59
Silvio Lafranchi	<i>La ferrovia del San Gottardo. Note bibliografiche</i>	61

Dopo questa digressione, che ha proprio a che fare con le paturnie, lasciata la Zwing — Uri, raggiunta Amsteg, entrammo in una buona osteria. Che la malinconia dei luoghi provocasse ancora qualche stravaganza ci fu chiaro ai piedi della Zwing — Uri: avanzava una carrozza con quattro Inglesi. Cosa facevano davanti a quel mondo roccioso, davanti alla Reuss che precipita, davanti a quelle rovine storiche? Giocavano a whist nella carrozza.

Ad Amsteg il primo saluto del paese latino ci fu dato da un vino piemontese rosso e piacevole, del quale vuotammo parecchie bottiglie, con mestizia alla Gessler ma tra lo stupore di quattro gentili signore di Brema che viaggiavano sole. Poi proseguimmo, passando davanti allo sbocco della selvaggia Maderanertal, dalla quale scende rapido nella Reuss il Kerstelenbach. Un grazioso ponte a due arcate attraversa la Reuss, e più avanti, la strada, con numerosi tornanti, costeggia il fiume, o meglio, si snoda alta salendo. La varietà dei tratti è straordinaria — materia di studi di paesaggio per mesi. Un mulino nascosto tra il verde degli abeti, so-

pra il quale una cascata scende a muovere la ruota, velato dal polverio dell'acqua; la vista sul precipizio della Reuss; le cime nude che salgono al cielo — ciò è per me uno dei più bei quadri di paesaggio.

La strada attraversa diversi ponti gettati arditamente sopra la Reuss che scorre scendendo con continue cascatelle.

Davanti a Wassen il fiume passa attraverso una profonda gola; in alto, sul ponte, stanno parecchi mendicanti che gettano pezzi di roccia nella voragine. L'asperità del luogo è addolcita da una bevuta di vino piemontese.

Dietro Wassen e Wattingen si diradano anche gli ultimi solitari abeti e cespugli, e nelle gole della Schöllenen scompaiono del tutto. Qui ogni altro contributo della natura è superfluo; essa ha lavorato solo nella roccia, ma in forme e dimensioni che opprimono l'«homo sapiens Linnäi» che vi passa attraverso. Giganteschi massi, precipitati nella valle, giacciono in selvaggio disordine, altri mezzo staccati, guardano dall'alto delle rocce verso il basso dove rumoreggia furiosa la Reuss.

Anche a questo punto è necessaria una digressione, per togliere i pregiudizi sulla storia naturale. Perché quel masso che stava immobile sul vertice, giace nella valle spezzata e come stanco di vivere? È soltanto l'acqua del disgelo, che è penetrata nelle sue crepe o il föhn che lo hanno fatto precipitare?

Uno scienziato di Tübingen<sup>71</sup> ha pubblicato un grosso volume sulla vita delle piante, ma nessuno ancora ha pensato alla vita delle rocce. Sono persuaso che le stesse cause hanno provocato le azioni di Gessler, l'uomo germanico in questa natura diabolica, e hanno fatto precipitare il masso nella profondità.

La malinconia è veramente potente. Si pensi a un gigantesco masso circondato da pietre uguali, tra la nebbia delle altezze; un masso ha certamente un carattere poco sensibile; non è che si muova per ogni piccolezza. Ma quando prova dolore per un millennio, o si consuma d'amore per un millennio, forse per l'erica che fiorisce incantevole coi suoi rossi fiorellini tra le schiume della Reuss, o forse per l'acqua che spumeggiando senza sosta passa scherzosa davanti a lui, allora il vecchio solido cuore di roccia può anche spezzarsi.

Sospira in silenzio, si scioglie dai suoi legami e precipita a valle, vittima della malinconia, soffocando l'erica, facendo agitare l'acqua della Reuss, e muore, col cuore spezzato.

Entrando nella valle della Schöllinen stava un malinconico masso precipitato, alto come una torre: la Teufelstein.

Ci fermammo silenziosi e commossi e bevemmo grappa dalla borraccia, profondamente turbati.

Alla parete rocciosa, non sembrava gradito il fatto che noi avessimo rivelato i sentimenti segreti del suo compagno.

Il valico diventava sempre più stretto e minaccioso, la Reuss rumoreggiava più forte, una sottile nebbia ci sorprese alle spalle, tanto che le forme scomparvero nel vago e provammo un senso di inquietudine. Sembra che l'uomo civile, quando si trova nei luoghi dove si svolgono scontri di forze elementari, non sia più al suo posto.

Il Ponte del diavolo fu l'apice dell'orrido. Pareti di rocce a picco, i cui profili si perdono nella nebbia, scendono da ogni parte; in mezzo sta il nuovo ponte, e sotto, il vecchio, che fu fatto saltare dagli Austriaci nel 1799, dopo un duro combattimento: e tutto è avvolto nella nebbia silenziosa, tra la quale brilla argentea la spuma della Reuss che cade da un'altezza di più di cento piedi. Il viaggiatore taceva, e perfino la grappa della borraccia, con la quale avevamo salutato le grandi scene, sembrava inadeguata.

È strano come paesaggi contrastanti esercitino la stessa influenza. Mi ricordo di aver provato lo stesso timore per la natura durante le passeggiate serali sull'isola di Rügen.

Ciò che qui si prova per il chiuso, l'angusto, là era per lo spazio infinito; la vista del mare dalle dune, quando acqua e cielo si confondono nell'aria della sera, o la vista dal Totenfeld di Quolditzer, presso le tombe megalitiche, della landa sterminata, chiusa nel golfo di Jasmund: tutto ciò aveva lo stesso aspetto deprimente.

Qui al Ponte del diavolo nulla sembrava impossibile; fosse apparso il re degli elfi tra le nebbie, o ci avessero trascinati in una danza

## Joseph Victor von Scheffel

*Nato nel 1826 a Karlsruhe, dove frequentò il ginnasio, Victor von Scheffel studiò diritto a Monaco e a Heidelberg, ma solo temporaneamente esercitò un'attività relativa alla sua formazione giuridica.*

*Nel 1852 fece un primo viaggio in Italia, ancora indeciso se dedicarsi alla pittura o alla letteratura. A Roma incontrò lo scrittore Paul Heyse — che molto tradusse dalla letteratura italiana — e dimorò a Olevano Romano, allora sede di una colonia di pittori tedeschi.*

*Si dedicò quindi esclusivamente all'attività letteraria e viaggiò parecchio: nel 1854 lo troviamo a San Gallo, nel 1855 a Heidelberg, nel 1855 di nuovo in Italia e nel Sud della Francia.*

*Nel 1872 si ammalò di nervi e si ritirò a Radolfzell.*

*Morì nel 1886 a Karlsruhe.*

*Scrisse liriche, un tempo molto lette. Grande successo ebbe pure il suo romanzo «Eckehard», nel quale narra alcuni episodi della vita dell'autore del «Waltarius», un poema epico medioevale del IX o del X secolo.*

*Tra le sue opere occorre ricordare il poema eroicomico «Der Trompeter von Säckingen» (1854), ambientato all'epoca della guerra dei Trent'anni.*

*Scheffel è considerato l'iniziatore della cosiddetta «Butzenscheibenpoesie», cioè un genere di poesia che attinge i suoi temi dal passato, particolarmente dal Medio Evo. La fama di questo scrittore fu grandissima nell'Ottocento.*

*Basti accennare al fatto che nel 1880 fu fondato a Vienna un «Scheffelsbund», e a Karlsruhe un altro nel 1924.*

*In questa città si trova pure un museo Scheffel, e un altro a Radolfzell sul Bodensee, dove lo scrittore aveva una proprietà. Riconciliato a Roma col mondo latino, come dimostrano le sue «Römische Episteln» (1852), o la sua poesia «Abchied von Olevano», il poeta non sembra ancora a suo agio, né molto disponibile, in quell'incontro, che si rivelerà uno scontro coi primi che parlano*

*italiano all'Ospizio del San Gottardo. Almeno questa è la prima impressione che si ricava dalla lettura del resoconto del viaggio di Scheffel.*

*Come nelle altre «Episteln» che sono considerazioni umoristiche sugli incontri e le avventure di viaggio, anche in questa relazione della marcia tra Altdorf e Airolo, l'autore alterna descrizioni di paesaggio (si noti che egli si dedicò anche alla pittura) e riflessioni ironiche e talora grottescamente deformate, delle vicende di Tell e di Gessler, quasi un controcanto alla materia tragica schilleriana.*

*Il suo passaggio sul San Gottardo, in compagnia dello storico Ludwig Häusser, professore a Heidelberg, risale al 1849. Gli stessi luoghi e le stesse reminiscenze del Wilhelm Tell di Schiller, si ritrovano anche nel diario di viaggio di un altro poeta tedesco, August von Platen, che raggiunse Andermatt nel 1816. (Da qualche particolare sembra di capire che i due viaggiatori si siano serviti della guida di G. G. Ebel: 1764-1830). Anche i viaggiatori che Scheffel incontra lungo la strada, gli Inglesi intenti a giocare a whist, la romantica ungherese che appare al Ponte del diavolo, le signore di Brema, sono figurine appena stagliate nel paesaggio orrido romantico che viene man mano a delinearsi, con quella minuzia descrittiva che sta in rapporto con la lentezza di quel viaggio di altri tempi. Un viaggio a piedi, come si addice al giovane germanico, dotato di una «Urdeutsche Wanderlust», e curioso di arrivare alle Alpi e alle sorgenti del Reno, come si vede nell'altra relazione intitolata «Aus den Rhätischen Alpen».*

*Lo scontro all'Ospizio, con quelli che l'autore definisce Latini o Celti, cioè la lite tra i due viaggiatori tedeschi e i levantinesi, avviene per una meschina questione di pochi «bezzi», una parola che risuona sul San Gottardo, sullo spartiacque e al confine linguistico, come termine universale, sembra, ma che, invece di unire provoca le prime caparbie incomprensioni tra i personaggi di questa davvero eroicomico vicenda.*

A. P.

selvaggia elfi, streghe e Lemuri<sup>8)</sup>, credo che tutto ci sarebbe apparso naturale.

Ci sfiorò tuttavia un'apparizione che sembrava qualche cosa di incredibile. Tra la nebbia apparve una signora, sola, che avanzava con un velo svolazzante, pittorescamente avvolta in uno scialle, con una borsa da viaggio sulle spalle e un alpenstock in mano. La sua espressione era troppo mistica perchè si potesse avvicinarsi a lei con parole semplici e dirle che presto sarebbe notte e il più vicino villeggio e un'osteria si trovavano a due ore di cammino scendendo lungo la Reuss. La lasciammo andare incontro al suo destino. Ma lo scolaro vagante di Säckingen non avrebbe mai pensato che, alcuni giorni dopo, a 3000 piedi sul livello del mare, il destino facesse sì che egli potesse dare il suo braccio alla solitaria romantica delle steppe ungheresi, tanto che un incantevole pensiero gli sarebbe balenato, nel vento e nella notte, prima dell'alba. Anche se, quando il sole sorse, illuminando il viso della dama, lo scolaro sarebbe stato deluso.

Tuttavia: «fata viam invenient»<sup>9)</sup>.

Proseguendo attraversammo il severo passaggio della buca d'Uri e poi lo sguardo poté spaziare: eravamo nella valle di Orsera, un ricco pascolo a 4000 piedi. Fummo accolti ad Hospital per la notte, per una buona cena dopo la marcia, e accanto a parecchi Inglesi insopportabili trovammo anche le quattro signore di Brema, con una delle quali mi intrattenni, secondo lo stile dei salotti della Germania del Nord, intorno a Schiller e Goethe, intorno al «Titan» di Jean Paul e l'eterna primavera delle Isole Borromee; e ciò con sua piena soddisfazione ma con qualche ironica riserva da parte mia.

Il mattino seguente sulla valle d'Orsera cadeva una leggera pioggia, cosicché non potemmo giustamente apprezzare l'antica torre longobarda che si erge sulla roccia accanto a Hospital, e neppure la moderna cameriera che serviva la prima colazione con un cappellino di foggia parigina. Ce ne andammo, decisi, come Suwarow, a forzare il passaggio del Gottardo.

La nuova strada si snoda con bei tornanti fino alla vetta, la montagna diventa deserta e brulla, la vegetazione cessa.

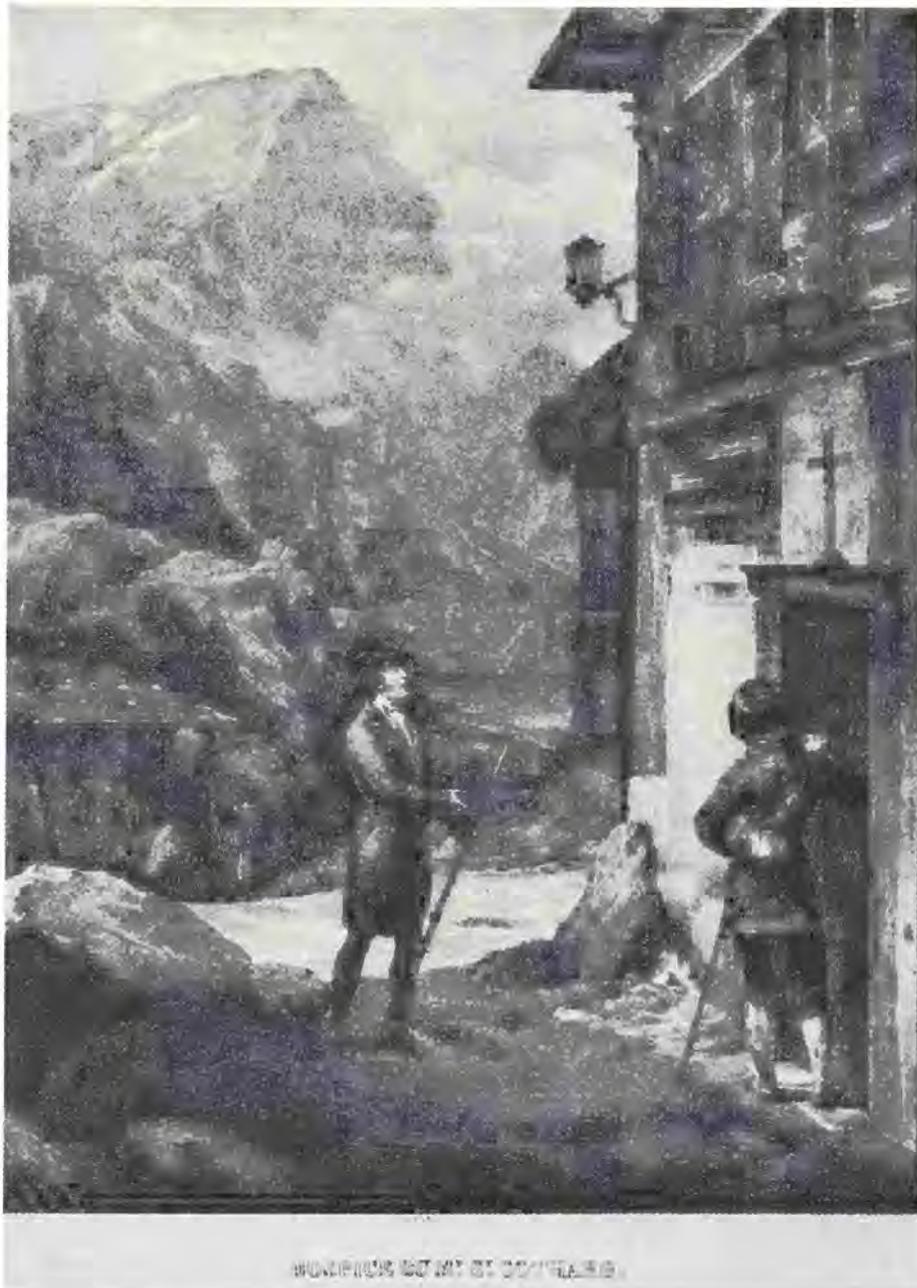
Qua e là frane e sassi caduti dalla roccia. Il paesaggio non è piacevole né grandioso come al Ponte del diavolo. Davanti a noi, sulla sommità dei monti, stavano spessi banchi di nebbia, e dietro, il cielo era azzurro; la vetta dell'Urirotstock e le altre cime si ergevano nel sole. Un po' più avanti seguimmo per un po' la vecchia strada, sulla quale è cresciuta l'erba, costeggiammo la Reuss che nasce dal lago, presso l'Ospizio. Non si vedeva più nessuno; ci vennero incontro, annusandoci, due grossi cani San Bernardo che ci fecero da guida per un tratto.

In alto tirava un forte vento, poi scese una nebbia fitta e umida, penetrante.

L'Ospizio sta in una conca del monte, anzi tra una catena di monti, poiché il Gottardo non è isolato. Ci sono due laghetti, da uno dei quali nasce la Reuss che scende fino al Lago dei Quattro cantoni; dall'altro il Ticino che scende verso il Sud.

Masse di neve compatta stavano sulla strada. Finalmente ci trovammo di nuovo davanti a un'abitazione: l'Ospizio era raggiunto.

La separazione delle sorgenti corrisponde anche al confine linguistico. Quelli dell'



Archivio cantonale, Bellinzona

Ospizio sono già latini, e avremmo dovuto constatare la presenza del carattere italiano. L'Ospizio vero e proprio, dove un tempo i viaggiatori trovavano l'accoglienza ospitale dei cappuccini, ora è in rovina; ci si ferma nell'osteria, della «dogana»<sup>10)</sup>. Al fuoco crepitante del camino l'uomo infreddolito fu asciugato e riscaldato con rosso vino ticinese. A poco a poco ci si ristorò, mentre fuori c'era vento furioso e la pioggia batteva contro le finestre.

Due viandanti zurighesi si riscaldavano con noi, ed io, seduto davanti al camino su una vecchia sedia impagliata, caddi mandandola in pezzi e suscitando un po' di ilarità. In piacevole compagnia aspettavamo che il maltempo cessasse. Dapprima si avviarono gli Zurighesi che conoscevano la lingua e il modo di trattare con la gente.

Noi volevamo seguirli. Pagato il conto eravamo già pronti per partire quando si avvicinò la «signora padrona»<sup>11)</sup> che ci tenne un grazioso discorso, nel quale ricorrevano le parole «sedia rotta»<sup>12)</sup> e «trenta bazzi»<sup>13)</sup>.

Dopo ulteriori schiarimenti si capì che per la sedia rotta, che aveva ceduto senza resistenza, avrei dovuto pagare trenta bazzi. Ero deluso dal fatto che all'Ospizio del San Gottardo non si trovasse il senso dell'ospitalità germanica. In lingua maccheronica ribattei all'ostessa celtica. Un secondo e un terzo assalto, per i quali fu chiamata in aiuto la cameriera, furono ugualmente respinti. Quando infine pensavamo di ritirarci «quasi re bene gesta»<sup>14)</sup> la padrona stava davanti alla porta. Andai verso di lei, in modo cavalleresco, alla tedesca, e le proposi di fare la pace, di lasciarci con reciproca stima, pregandola di accettare due ventini, come riconoscimento del fatto che mi dispiaceva che la sua sedia fosse così vecchia e marcia. Però, indignata, la femminilità latina respinse la mia mano. «Dunque non volete pagare?»<sup>15)</sup> furono le sue ultime parole. E scomparve dietro una porta. Le trattative si spostavano dallo stadio parlamentare allo stadio delle pure azioni. Quando stavamo per metterci in cammino — intimamente



Emilio Motta, prendendo spunto dall'apertura della linea ferroviaria, pubblicava nel suo Bollettino storico una serie di studi intorno ai personaggi «celebri» che avevano varcato il San Gottardo, un tentativo storico, come diceva (raccolto poi in un volume nel 1884): e si andava dai Romani ai Carolingi e agli Svevi, al vescovo di Hildesheim, da Francesco Petrarca su, su fino a Goethe e a parecchi romantici tedeschi.

Ma fra questi il Motta non cita Joseph Victor von Scheffel, propostoci ora in una originale traduzione dal nostro Amleto Pedrolì.

Il volume di Emilio Motta è stato ripubblicato nel 1960 per conto dell'Unione di Banche Svizzere nella collana «Ristampe di testi rari ticinesi», con prefazione di Ferruccio Bolla.

convinti che l'ospizio avesse il suo nome come «lucus a non lucendo», trovammo riunito un intero collegio di galantuomini, domestici, asinai, e così via.

Era giunto il momento in cui il mio bastone valeva più di un regno.

Con fiero sdegno ci mettemmo in cammino, quando due bravi gentiluomini latini mi affrontarono e sembrava volessero portarmi via. Da parte nostra cominciammo a sfoderare tutte le imprecazioni e gli insulti che co-

noscevamo in italiano e insieme giunsero alle orecchie italiane i miei «Heilig Chrüzdonnerwetter» e «Gott verdamm euch», in tono sostenuto. Il primo individuo che voleva mettermi le mani addosso fu duramente respinto, e il mio nodoso bastone fischìò allegro nell'aria. Il professore si fece avanti con l'ombrello puntato, e l'intero collegio, colpito dalla procedura in stile germanico primitivo, si ritirò con la coda fra le gambe. Poi mostrai loro il mio passaporto e dissi che se

volevano qualche cosa potevano scendere con me dal «podestà di Airola»<sup>16)</sup> e che ero pronto a bastonarli.

L'assemblea sembrò convinta; forse non riteneva sufficiente la competenza del «podestà di Airola». Ce ne andammo senza altre scenate. Si poteva immaginare che all'angolo di una strada alcuni figurì ci ringraziassero per le offese con qualche pietra o un coltello, ma la natura si mostrò cortese e ci avvolse di nebbia, cosicché proseguimmo come avvolti nel magico mantello di Sigfrido.

A tre passi non si vedeva nulla; tutto era avvolto nel grigio senza fine, di sotto e di sopra, e la strada era indicata dai paracarri di granito ai lati o dal rumore sordo del Ticino che scendeva rapido.

Là, dove la nuova strada porta a sinistra, in «Val Vedretto» trovammo un'abitazione e un pastorello mezzo selvatico, con un cappello guarnito di penne di aquila e di nibbio. Dopo esserci spiegati a gesti, e con l'aiuto di un ventino, egli fu pronto ad accompagnarci al più vicino e ripido sentiero per Airola. Presto fummo in basso; eravamo insensibili a ogni bella vista di cascate o di rocce; il cuore e la mente erano solo rivolti a un alloggio. Lo trovammo, più ospitale dell'Ospizio, all'Albergo Camossi<sup>17)</sup> ai tre re, dove fummo ristorati nel migliore dei modi.

#### Note

<sup>1)</sup> È il «Bannberg» (v. Schiller-Wilhelm Tell; III, 3).

<sup>2)</sup> Sono versi di Goethe (Faust. Prima parte. Sera. v. 2802-2804) «È l'oro che si vuole. Tutto dipende dall'oro» (Versione Manacorda).

<sup>3)</sup> Anche von Platen: «Sahen wir zur Linken die Reste von Zwing Uri, die Windgälle und das Schneehorn».

<sup>4)</sup> «haute volée» — alta società.

<sup>5)</sup> Ludwig Häusser di Heidelberg (Nota dell'A.).

<sup>6)</sup> Ma si legga nella «Istoria della Svizzera» di Enrico Zschokke, tradotta dal Francini: «Il giovin signore di Wolfenschisso in Untervaldo, amico di Landenberg, avendo visto la bella donna di Corrado Bremgarten, e sapendo che il marito era fuori, le dimandò un bagno e quindi le fece infamí proposte».

<sup>7)</sup> Si tratta di Hugo von Mohl, dal 1835 professore di botanica a Tubinga, che ha studiato in diverse opera la fisiologia delle piante. (Nota dell'A.)

<sup>8)</sup> Termine latino per indicare le apparizioni delle anime dei morti (Nota dell'A.)

<sup>9)</sup> «I destini troveranno la loro strada» (Nota dell'A.)

<sup>10)</sup> Italiano nel testo.

<sup>11)</sup> Italiano nel testo.

<sup>12)</sup> Italiano nel testo.

<sup>13)</sup> Italiano nel testo — Bezzo: voce veneziana ampiamente diffusa e nota. Il bezzo era una moneta di rame del valore di un soldo veneto. Il denaro in genere. Onde l'augurio scherzoso: Salute e bezzil! Deriva dal tedesco Bätz, vezzeggiativo di Bär (orso), nome di moneta bernese, Batzen, su cui era impresso l'orso, stemma di quella città. (Panzini - Dizionario moderno).

<sup>14)</sup> «Quando tutto sembrava riuscito» (Nota dell'A.).

<sup>15)</sup> Italiano nel testo.

<sup>16)</sup> Italiano nel testo.

<sup>17)</sup> «Albergo Camossi, ch'è de' buoni alberghi svizzeri» (Francini - La Svizzera ital.)

#### VICTOR VON SCHEFFEL

«Ein Bericht aus der Schweiz» (Scheffels Werke - ed. Panzer. Vierter Band - Leipzig und Wien, 1917)

(Traduzione di Amleto Pedrolì)

# La scelta ferroviaria del San Gottardo

di Silvio Lafranchi

## Premesse alla ferrovia

*«La molteplicità, la facilità ed il comodo, come la sicurezza e l'economia de' mezzi di trasporto si delle persone che delle merci possono chiamarsi il vero termometro della civiltà e della prosperità materiale e morale di un popolo. Perocché, coll'accrescere e coll'agevolare lo scambio delle idee, degli affetti e delle cose, que' mezzi concorrono ad una fusione di principi, d'opinioni e d'interessi onde nascono i primi elementi della vera civiltà, le più sicure cautele d'una condizione quieta ed agiata»<sup>1)</sup>.*

Così l'esordio del libro del Petitti, edito proprio mentre in Europa furoreggia l'avvento della ferrovia.

Dal 27 settembre 1825, data dell'inaugurazione della prima ferrovia europea, la Stockton-Darlington in Inghilterra, era stato tutto un susseguirsi di analoghe realizzazioni: 1828, Francia e Austria; 1829, America; Germania e Belgio, '35; Russia, '38; Italia, '39 e finalmente Olanda, 1845.

Quando il primo tronco di ferrovia penetrò in Svizzera con la linea francese Strasburgo-Saint Louis fino a Basilea (15 giugno '44), non solo altri otto stati europei l'avevano preceduta, ma l'Inghilterra disponeva

addirittura di 3928 Km di ferrovia, gli USA di 7454 e gli Stati germanici di 2300.

La Svizzera non è immune dal «contagio», tanto più data la sua posizione di perno geografico d'Europa.

Dall'Italia, Francia, Germania ed Austria si guarda alla Svizzera come al naturale passaggio di linee coordinate o quale canale in cui immettere il traffico mediterraneo a servizio delle attese economiche del Reno, e addirittura — ipotesi allettante — la valigia delle Indie che l'Inghilterra avrebbe avviato volentieri sulle linee renane.

C'è bisogno di questa piccola ma focale terra di traffici la quale avverte, a sua volta, l'eccellenza dell'occasione per incrementare i suoi antichi commerci. Spluga, S. Bernardino, S. Gottardo, Sempione servono da sempre quale passo, ad esempio, tra terre italiche e continentali, ma il loro ritmo è tutto «carovaniero»<sup>2)</sup>.

## Ticino e Piemonte: primi contatti

Il Ticino è fatto segno di molte attenzioni dal Piemonte nonché dall'Austria presente in Lombardia e nel Veneto.

Non si può parlare, inizialmente, di una totale consapevolezza ticinese del problema

se Franscini, verso il 1837, parlando di strade, poteva pubblicare ne «La Svizzera Italiana»:

*«Con tuttoché però moltissimo si sia fatto in questi trent'anni, non è che non sia molto quel che rimane ancora da farsi.*

*Senza correr dietro alla lusinga di possedere strade di ferro, le quali non paiono destinate alle condizioni del nostro paese, non ci sarà però disdetto di sperare una molto più accurata manutenzione delle strade cantonali»<sup>3)</sup>.*

Tuttavia inesorabilmente qualcosa si muove in breve giro di anni, essenzialmente per forza politica che urge dall'esterno.

Se nel 1837 si era sentito parlare per la prima volta di un passaggio sud-nord, con ferrovia attraverso le Alpi, nel 1838 si prevede essere il Ticino il dorso portante.

Evidenziò tale possibilità l'erigendo pontediga di Melide la cui costruzione si faceva manifestamente necessaria anche in vista, si disse, dei progetti di strada ferrata da Milano a Como.

Il Ticino rispecchiava comunque il resto della Svizzera.

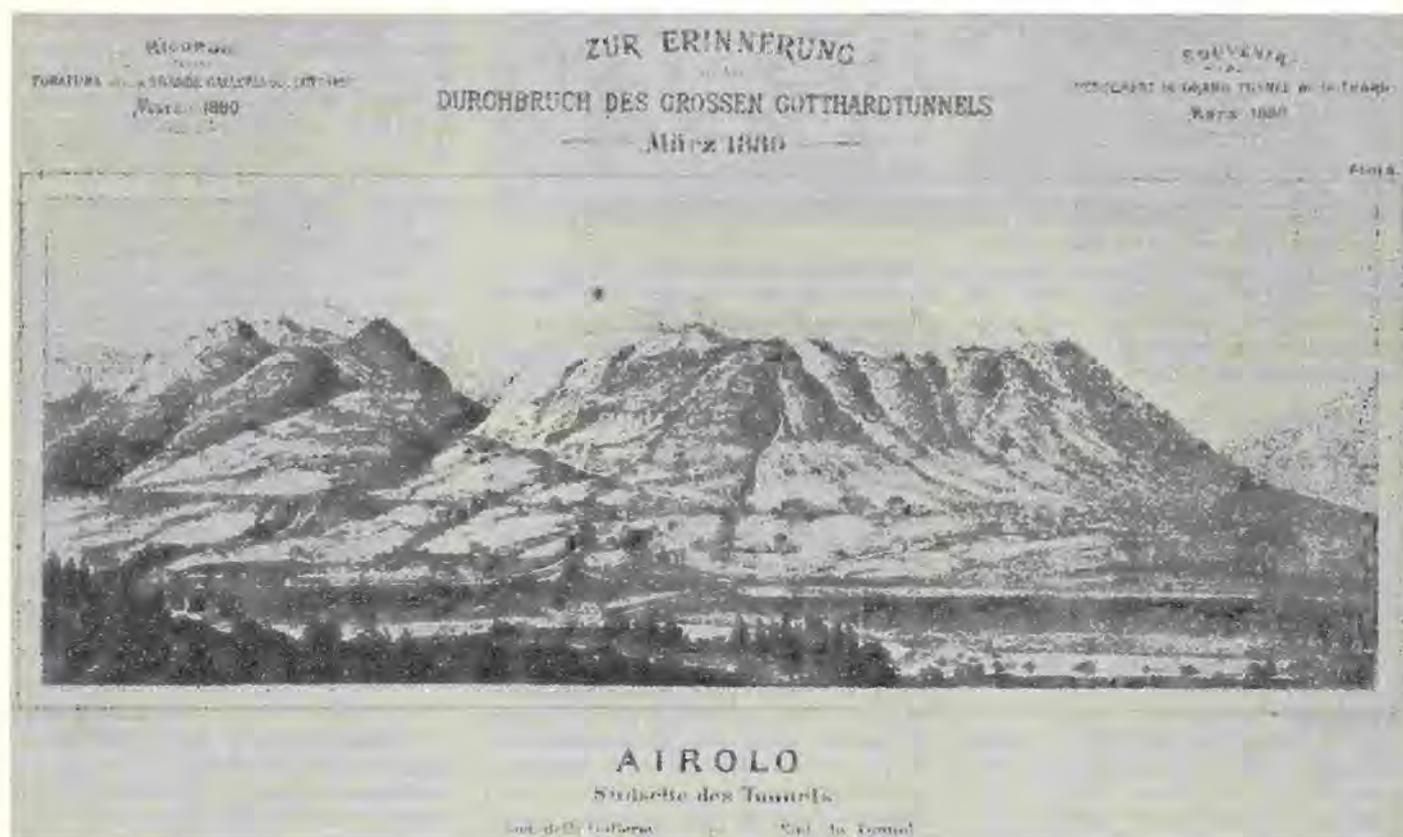
Dopo l'apertura del breve percorso franco-elvetico fino a Basilea, del 1844, di cui s'è detto, occorre aspettare sino al 1847 per veder aperta la Zurigo-Baden.

Mancano consapevolezza e chiarezza: manca una precisa volontà politica, alimentata da una concezione unitaria, pur nel rispetto della diversità, che nella Svizzera prequarantottesca evidentemente non c'è, ma il periodo, che si direbbe di «ipotesi e ricerca», offre valide intuizioni e interessanti tentativi<sup>4)</sup>.

L'intervento del Pioda rispecchiava del resto una precisa conclusione politica che gli sarà confermata concretamente nel '44.

Infatti se nel '34 - '37 i privati, in Piemonte,

Foglio d'album in ricordo della «foratura» della grande galleria del San Gottardo, marzo 1880. Nel centro l'imbocco della galleria, sulla destra il villaggio d'Airolo. (Litografia, Museo PTT, Berna).



si erano gettati a caccia di costruendo ferrovie, se nel '40 il governo sardo aveva deciso studi per le sue ferrovie di terra-ferma, il 18 luglio 1844 fissava per legge quali queste linee dovessero essere:

*«da Genova a Torino per Novi, Alessandria e la valle del Tanaro; diramazione da quella con passo del Po verso la Lomellina, d'onde a Novara e al Lago Maggiore».*

Le Regie Lettere Patenti del 13 febbraio 1845 ulteriormente precisarono che l'esecuzione ne veniva affidata direttamente allo Stato.

Non dispiace accostare al passo piemontese la seguente considerazione del Petitti, che conferma il fiuto di G.B. Pioda:

*«(...) Ora collegare insieme con vie ferrate Torino, Genova e Milano debb'essere un'idea fondamentale cui vuolsi avvertire nel definitivamente fissare la rete stradale dei regi Stati sardi di terra-ferma»<sup>61</sup>.*

Facile intuire che, con la Milano-Como-Chiasso, il Ticino sarebbe divenuto il naturale sbocco della linea, come naturale lo sarebbe stato con l'altra del Lago Maggiore. Evidentemente il progetto sardo del '40 e la Legge del '44 furono favorevoli al Ticino. Del resto il consigliere Giuseppe Brocchi, suo delegato presso il Regio governo sardo, poté scrivere al Governo ticinese:

*«Ho chiesto ed ottenuto udienza da S.E. il Ministro degli Interni e Finanze per avere gli schiarimenti sulla pendenza delle strade ferrate da Genova e il risultato ne fu assai favorevole per il Cantone Ticino»<sup>62</sup>.*

#### Preistoria ferroviaria ticinese

Appartiene senz'altro alla preistoria ferroviaria ticinese la richiesta, sintomatica, del 1844, di posare «una rotaia americana a trazione animale» tra Magadino e Bellinzona, presentata da Carlo Cattaneo al Consiglio di Stato per conto di Pietro Taddeo Pedrolini (o Petrolini) di Brissago.

Morendo il Pedrolini, la cosa non ebbe seguito, ma è chiaro che ormai le acque erano smosse anche da noi.

Se queste erano spinte interne, non vanno dimenticate quelle esterne.

L'«8° congresso scientifico italiano» del 1846 nel quale, su relazione di Cesare Cantù si prospettò, per la prima volta, un traforo delle Alpi attraverso il Lucomagno, era stato preceduto dallo studio del 1845 di Carlo Ilarione Petitti sulle strade ferrate ticinesi, cui può abbinarsi l'altro dell'Ispezzore del genio civile del Piemonte, ingegnere Carbonazzi, sul progetto di massima di costruzione delle ferrovie nel Ticino<sup>71</sup>.

#### Progetti internazionali e iniziative sarda

Le idee erano state gettate. Era il momento ormai dei politici e dei finanziari. Da Genova, da Torino si guardava a nord, alla Germania specialmente, ove poter convogliare i commerci mediterranei. Il punto, teoricamente e geograficamente più interessante, sembrava allora essere il lago di Costanza al quale si poteva giungere con il percorso ferrovie sarde - Lago Maggiore - Ticino - Valle del Reno, nella quale sfociare col traforo di un passo alpino.

I Cantoni direttamente interessati — Ticino, Grigioni e S. Gallo — rispondevano entusiasticamente alle sollecitazioni «meridionali». Dal Regno sardo si progettava già nel 1844 di giungere a Ginevra, con traforo dalle alpi

piemontesi alla Savoia. In Francia si pensava a collegare Ginevra a Marsiglia via Lione. La città svizzera sarebbe divenuta punto convergente di commerci. Nel contempo veniva elaborato un altro probabile smacco al Ticino: la linea Basilea-Como, ma attraverso lo Spluga. Il Cantone sarebbe rimasto ai margini di due interessanti vettori di traffico. Temporeggiare sarebbe stato fatale.

Il consigliere ticinese Brocchi, come sappiamo, già nel maggio del '44 aveva chiesto a Torino informazioni sulla ferrovia da Genova al Lago Maggiore. Nel gennaio del '45 all'ingegnere in capo Pasquale Lucchini era stato concesso uno studio «circa i dati comparativi che si domandano sulle distanze fra Milano e Basilea per lo Splügen-Coira e Zurigo col S. Gottardo e Lucerna». Evidente e crescente dunque l'interesse ticinese per la ferrovia.

Alle premesse segue l'azione che, come già accennato, scatta nel giugno del '45. Poco dopo, infatti, il Governo concedeva al signor Rota Vezzoli di poter approntare gli studi tecnici preparatori per una ferrovia da Chiasso al Gottardo, dal Gottardo al Lago Maggiore. Il Gottardo stesso rientrava nello studio che doveva essere portato a termine nel giro di tre mesi, e si stabiliva al 15 luglio l'avvio del lavoro.

L'ingegnere Carbonazzi, cui sarebbe spettata l'incombenza dello studio, era già stato precedentemente interpellato in Torino perché le sue idee dessero soddisfazione alle attese ticinesi. G. Brocchi così ne riferiva al Governo:

*«Egli adunque derigerebbe una linea dal Lago Maggiore a quello di Costanza passando le alpi e sfiorando in un punto intermedio tra il Gottardo e il S. Bernardino dove per alcune sue cognizioni di località egli ritiene più facile e più profittevole l'operazione con altra traversata diretta dopo passato Coira ed alquanto più in giù verso il lago Wallenstadt e quindi a Zurigo per congiungersi alla strada che è in progetto da Zurigo a Basilea. Passato le alpi egli è evidente che una diramazione verso Lucerna sarebbe anche con non grandi spese praticabile così nel modo sopra indicato si avrebbe oltre ad uno sviluppo di buone intense comunicazioni il vantaggio di avere grandi linee con l'estero che porterebbero fra noi la massima parte del commercio del centro Europa col Mediterraneo e con le Indie»<sup>81</sup>.*

#### Il capitale si interessa delle ferrovie: società precarie e concessioni effimere

Era scontato che proprio alla società del nobile Rota Vezzoli fosse concesso, con decreto legislativo del 19 gennaio '46, il privilegio esclusivo di costruzione di una strada ferrata.

*«La strada ferrata in discorso che unisce nel suo sviluppo i capoluoghi del Cantone Ticino acquista la sua massima importanza non solo dal congiungere i tre laghi, Maggiore, di Lugano e di Como, ma ben anche dal formare la continuazione della grande arteria Lombardo-Veneta, che, partendo da Venezia, viene a Milano e a Como e non ha altro sbocco più naturale per la Svizzera d'oltre monti e pel Nord, o prendendo la strada ora tanto di preferenza praticata del S. Gottardo o quella ferrata della Svizzera orientale, che traverserà da Meriggio a settentrione il territorio interno delle Confederazione Svizzera nei Cantoni del Ticino, dei Grigioni e di S. Gallo toccando il lago Maggiore da un*

*canto e dall'altro il lago di Costanza e il Reno navigabile»<sup>91</sup>.*

La società batteva sull'importanza di ciò che stava per fare, destava speranza di risultati al di là dell'immaginazione dovendo essere quella ticinese un'arteria per tutto il commercio anglo-italiano.

Per difficoltà finanziarie troviamo però la società già a disagio nel dicembre del '46 quando, per decreto legislativo, il termine dell'atto di concessione è prorogato per tutto l'anno 1847. Nel settembre di quell'anno, dal «Comitato della società promotrice della strada ferrata dal lago Maggiore a quello di Costanza» giunge al Presidente della Repubblica e Cantone del Ticino una lettera, di non felice tenore:

*«(...) le calamità prodotte dallo scarso raccolto in quasi tutta Europa e la carestia temibile che colpi principalmente l'Irlanda, produssero un ristagnamento in quasi tutti gli affari. Se a ciò volessi aggiungere lo sbilancio, che le azzardate speculazioni sulle granaglie hanno prodotto, i fallimenti e le sospensioni di pagamento che ne furono la conseguenza, non si durerà fatica a concepire, che tutti gl'incessanti sforzi della società non sieno ancora coronati di prospero successo»<sup>101</sup>.*

Sarà la fine che, come vedremo, attenderà molte altre «concessioni».

Le imprese ferroviarie richiedevano l'investimento di giganteschi capitali e le Società che ne assumevano l'investimento, frequentemente venivano a trovarsi in condizioni difficili.

Si dimostrerà quindi valida la tesi di Carlo Cattaneo che le ferrovie dovevano essere considerate opere di pubblica utilità, da essere sussidiate dalla comunità in quanto i privati non erano in grado di sopportarne l'onere.

I cointeressati alla linea, S. Gallo e Grigioni, si erano intanto preoccupati a loro volta di far effettuare studi relativi alla ferrovia nel loro territorio.

S. Gallo aveva offerto l'incombenza allo stesso Rota Vezzoli; mentre i Grigioni l'avevano affidata ai signori La Nicca e Killias ai quali sarebbe spettata anche la realizzazione dei lavori a progetto approvato.

#### Ferrovie e progetti austriaci e francesi Disagi nel Ticino

Fu l'estate del '45 a imporre l'unione, vista l'incombenza di un grave pericolo: si profilava l'addio a correnti commerciali di primaria importanza causa la costruzione della Vienna-Trieste e della Parigi-Marsiglia, nonché la progettazione della Lione-Ginevra, della Piemonte-Ginevra e della Basilea-Como (dallo Spluga).

I tre cantoni si affannarono a trovare una linea intermedia rispetto a queste direttrici laterali. A Lugano, nel corso dell'estate, si tennero incontri preliminari e preparatori.

Anche in Piemonte si avvertiva la necessità di una maggior coordinazione. Nel settembre di quell'anno si invitava il Ticino ad un incontro chiarificatore, in Torino<sup>111</sup>. I tre cantoni si riunivano poi a Coira, dal 10 al 12 ottobre, stipulando il 30, una convenzione.

*«Il Cantone di S. Gallo, dei Grigioni e del Ticino hanno convenuto di darsi reciprocamente la mano per lo stabilimento di una strada ferrata che abbia a congiungere il lago Maggiore con quelli di Costanza e di Zu-*

rito ed a questo fine di emanare le relative concessioni di costruzione e di esercizio sotto condizioni il più possibile uniformi»<sup>12)</sup>. Delegato per il Ticino fu G.B. Pioda, Consigliere di Stato, che approfittò della Conferenza per rendere edotti S. Gallo e Grigioni dell'invito rivolto al suo Cantone da Torino. Al Ticino fu demandato di assicurare il Piemonte sul nuovo spirito di unione invalso fra le parti.

#### Nasce l'antagonismo Lucomagno-S. Gottardo

Interessante notare come, in questa convenzione, si getti il germe dell'aspra lotta Lucomagno-Gottardo in quanto Ticino e Grigioni stabiliscono proprio il Lucomagno quale tratto di giunzione fra i rispettivi tronchi ferroviari:

«Art. 1. Il Cantone di San Gallo impartirà la concessione per la linea da Rorschach sulla riva sinistra del Reno sino al confine Grigioneso al di sopra di Ragatz, siccome pure per quella da Rapperswil a Wesen e da Wallenstadt a San Gallo.

Il Cantone dei Grigioni per la linea dal confine San Gallese per Coira al Lukmanier.

Il Cantone del Ticino quella dal Lukmanier per Bellinzona a Locarno»<sup>13)</sup>.

#### Attento interessamento del Piemonte a una linea ticinese

La convenzione dell'ottobre rivestiva carattere intercantonale. Il Piemonte, interessatissimo alla ferrovia ticinese, completò subito l'iniziativa con un passo politico d'agganciamento, affinché potesse concludere con il Cantone un concordato «internazionale», siglato nel Ticino.

Lo stesso Carlo Alberto provvederà alla mossa offrendo al Ticino ogni buon proponimento d'intesa:

«Il Governo della Repubblica e Cantone del Ticino essendo entrato nella determinazione di aprire delle trattative sopra alcuni oggetti di reciproca convenienza tendenti a favorire le relazioni fra i rispettivi stati avrebbe già spedito presso del nostro Governo li suoi delegati, i quali, a mente della Nostra intenzione di dare allo stesso Cantone tutte le dimostrazioni di buon vicinato e del buon volere in cui siamo di concorrere in tutto ciò che può contribuire al suddiviso scopo, furono tosto messi in relazione col Nostro Ministro al quale ebbero a far conoscere le loro proposizioni che furono da Noi ben volentieri accolte»<sup>14)</sup>.

Le «loro proposizioni» (di Pioda e Brocchi, deputati ad hoc dal Ticino) rispecchiavano anche quelle di S. Gallo e Grigioni che avevano apertamente manifestato (30 ottobre) di unirsi al nostro Cantone «nella mira di favorire lo stabilimento e l'esercizio d'una strada ferrata da Genova al Lago Maggiore e da questo ai Laghi di Costanza e di Wallenstadt ed il commercio sia di transito, sia internazionale».

#### Convenzioni intercantonali e internazionali

##### La Convenzione di Lugano del 1847

Essendo in causa la linea da Genova al lago di Costanza, S. Gallo e Grigioni desiderano ratificare anch'essi il Concordato di Torino, tanto più che gli interessi piemontesi e quelli



Il versante sud della linea del San Gottardo visto a volo d'uccello (da un disegno di J. Weber). (Museo PTT, Berna)

dei due Cantoni sembrano collimare, per l'identica convergenza sul Lucomagno e per i reciproci vantaggi commerciali.

Il Ticino per conto suo procede al perfezionamento della convenzione, la cui ratifica da parte piemontese viene comunicata al Cantone l'11 marzo 1846 per mano del Ministro sardo degli affari esteri, Clemente Solaro Conte della Margarita.

Viene sollecitata l'adesione di S. Gallo e Grigioni affinché dichiarino «la loro annuenza». «Annuenza» che non viene posta in dubbio.

Come avverrà nel corso dello stesso mese: S. Gallo il 6 marzo '46, i Grigioni il 21 marzo '46, i comuni grigionesi l'8 maggio '46.

Un nuovo incontro tra le parti veniva programmato a Lugano agli inizi del '47.

Si deputavano per l'incontro: dal Piemonte il barone D. Giorgio Allamand e il signor Ricci; per il Ticino: G.B. Pioda, i consiglieri G.B. Fogliardi e G. Brocchi; per i Grigioni Ulrich de Planta, G. a Marca e per S. Gallo, I.M. Hungerbühler.

Il 4 gennaio si ritrovarono pronti a discutere; conclusero i lavori entro il 16. I convenuti si riproposero, con reciproci impegni, di realizzare un passaggio attraverso le Alpi per il Lucomagno e di continuare, beninteso, la strada ferrata fino al lago di Costanza, l'ideale vettore d'ogni traffico da e per il centro Europa. L'impegno dava un senso

alla linea Genova-Lago Maggiore, mentre sollecitava al di là delle Alpi, la Coira-Rorschach.

Scattavano, inoltre, con l'assicurazione del concorso finanziario sardo, parecchie concessioni riguardanti la linea convenuta dalle parti, decorrenti sull'arco 1847-56.

Carlo Alberto rimase soddisfatto del trattato. Il 30 aprile (1847) ratificò «*Tant pour nous que pour nos héritiers et Successeurs*» la Convenzione firmata dai plenipotenziari suoi e dei Cantoni convenuti, «*promettant en foi et parole de Roi d'observer, et de faire observer exactement les stipulations qu'elle renferme, sans jamais y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu directement ou indirectement*»<sup>15</sup>.

Nello stesso mese anche Ticino e S. Gallo ratificarono la Convenzione; ai primi di maggio, pure i Grigioni.

Ma giunge il '48: la Svizzera, dopo i momenti difficili del Sonderbund, adotta una nuova costituzione. Il Piemonte è sconfitto dall'Austria ed esce dalle guerre sfiancato e impoverito. Carlo Alberto è costretto ad abdicare a favore del figlio.

### Importanza del progetto e non intervento federale

Siamo al '50. Vittorio Emanuele II riallaccia le fila dell'annoso discorso.

Riesce a stimolare, oltre i Cantoni svizzeri interessati, anche alcuni stati germanici perché vengano studiati, se è il caso definitivamente, i passi alpini più adatti alla ferrovia auspicata.

Ma troppo grande è l'opera, impari le forze dei piccoli cantoni; notoria la politica di imparzialità della Confederazione che doveva restare al di fuori di tanti interessi cantonali; distaccata la Germania.

Il quadro d'insieme risparmiava remore su remore, tanto più che il passo alpino più caro alla politica piemontese era il Lucomagno, sulla cui funzionalità si cominciava, in Svizzera, a dubitare. La Conferenza di Berna del '48 constatava che le concessioni del Lucomagno spiravano senza essere utilizzate. Si chiede ai cantoni interessati di far nuovi sforzi per riprendere il progetto. La Nicca ottiene da Torino assicurazioni d'appoggio, premessa la partecipazione di altri Stati e una compagnia seria. La Confederazione, cui mancano i mezzi legali per intervenire, non può che incoraggiare il Dipartimento delle poste e dei lavori pubblici il quale dichiara che la linea di Wallenstadt fa parte integrante del progetto sardo-elvetico.

In data 6 giugno 1850 il Ticino sollecitava il Consiglio federale a prendere contatti con il governo austriaco affinché provvedesse «*alla costruzione e attivazione del tronco della Camerlata al confine svizzero per parte della società della strada ferrata di Como o dal Governo della Lombardia in congiunzione col tronco da Capolago al confine lombardo*».

L'interesse che si poneva nella realizzazione del tronco era sentito dal Ticino quale «*interesse federale*», «*per l'importanza intrinseca della cosa*», in quanto «*se dalla Camerlata si avesse la continuazione sino a Capolago la Svizzera si vedrebbe legata all'Adriatico e più specialmente alla Lombardia dalla cui capitale Lugano non disterebbe più di due ore*»<sup>16</sup>.

Inoltre, precedentemente, il governo di Lu-

struzione di una strada ferrata da Basilea a Olten da dove avrebbe le diramazioni utili e necessarie a tutte le parti della Confederazione e potrebbe dirsi una cosa veramente nazionale».

La conclusione storico-politica dei due episodi, l'uno strettamente concernente il Ticino, l'altro la Confederazione, sembra essere lo sviluppo lento ma inesorabile del sistema ferroviario svizzero che, diramandosi e coordinandosi, sarebbe confluito, era scontato, a nord nelle linee della Germania meridionale, a sud verso l'Italia. Il passo alpino maggiormente «degno di essere preso in ispeciale disamina» sembrava divenire il Gottardo il quale, smettendo gradatamente la sua veste di problema retorico, acquistava corposità scientifica, funzionalità geografica e commerciale, nonostante il trattato elvetico-sabaudo dell'8 giugno 1851 che obbligava le parti contraenti al Lucomagno. Firmato da Achille Bischoff per la Confederazione, causò inquietudini nei gottardisti. Inquietudine aggravata sia dai contemporanei, rinnovati sforzi austriaci per lo Spluga, sia da quelli del Vallese per il Sempione.

### Gottardo e gottardisti

Intanto gli studi voluti nel '50 da Vittorio Emanuele, cui parteciparono esperti di Prussia, Sardegna e Cantoni svizzeri interessati, e che miravano a definire quale passo delle Alpi fosse il più idoneo da superare con la ferrovia per congiungere le linee sarde, tramite quelle svizzere, con il Reno, giungevano a conclusione il 9 novembre 1851. Gli esperti Koller, Hachner e Negretti davano sostanzialmente la preferenza al Lucomagno, «*centrale, meno alto degli altri (passi) con lieve pendenza sul versante nord*».

Ma l'idea del Gottardo, anziché patirne definitivo smacco, trovò stimolo per vivificarsi. Apparve sulla scena, per giganteggiarvi, la figura dell'ingegnere Pasquale Lucchini che confutò egregiamente e puntigliosamente le risultanze del progetto Hachner-Negretti<sup>17</sup>.

Ma prima ancora del Lucchini, nel 1851, l'ingegnere Gottlieb Koller di Winterthur aveva affacciato «un progetto di valico del Gottardo».

I gottardisti si muovevano, anche se contrariati dagli eventi della politica ferroviaria.

A Pioda e Koller, amicissimi, potremmo aggiungere, per quegli anni pionieristici, l'ingegnere J.J. Speiser di Basilea, direttore della «Compagnia du Chemin de Fer Central Suisse».

Di chiarezza, tuttavia, non si poteva ancora parlare tanto più che i tecnici si sforzavano di offrire precise coordinate a Stati i quali, in realtà, consideravano con maggiore o minore favore le ferrovie — nella fattispecie le grandi dorsali alpine — secondo la propria rispettiva convenienza economica, in un'ottica decisamente mercantile.

È in questa prospettiva che, ad esempio, al Piemonte non piaceva il Gottardo, così comodo alla Lombardia, come gli dispiacevano i passi laterali, per motivi politici identici nella diversità.

### Disaccordi sabaudo-ticinesi

Il Piemonte teneva soprattutto al Lucomagno; non così convintamente il Ticino. Il 5 giugno '53 Vittorio Emanuele decide di costruire la strada ferrata da Novara ad Arona

in continuazione di quella da Genova a Novara.

L'art. 6 dell'atto ufficiale regio recita:

«*Il Governo del Re tratterà coi Cantoni svizzeri interessati e col Governo Federale per procurare nel modo più pronto e sicuro la costruzione della strada ferrata dalla sponda settentrionale del Lago Maggiore sino al lago di Costanza (...)*»<sup>18</sup>.

È evidente che ormai al Piemonte preme realizzare la linea da tempo auspicata. S. Gallo e Grigioni, da parte loro, non attendevano altro. Il Ticino, invece, mette improvvisamente i bastoni fra le ruote.

«*Nel corso del mese di giugno prossimo passato (del '53) i Governi dei Cantoni di S. Gallo e dei Grigioni si diressero a quello del Cantone Ticino perché volesse provocare dal Gran Consiglio la concessione dimandata dalla Società nuovamente costituita per il Lucomagno, per il tronco di strada sul territorio Ticinese del Confine Grigionese al Confine degli Stati di S.M. il Re di Sardegna.*

*(...) Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino, in luogo di annuire a quell'istanza credette opportuno, sulla dimanda del Consiglio d'amministrazione della strada ferrata Centrale Svizzera, la quale chiedeva per sé: la concessione della linea da Locarno, sino a Biasca, da Biasca, per le Alpi passando per il S. Gottardo o per il Lucomagno secondo le risultanze degli studi da praticarsi, di non occuparsi per ora della dimanda di Concessione della Società del Lucomagno, ma di convocare straordinariamente il Gran Consiglio al più tardi ai primi del prossimo settembre per trattare e risolvere questo importante oggetto*»<sup>19</sup>.

Forse il Ticino riteneva che, estinta la Società ferroviaria Rota-Vezzoli, nata con le vecchie Convenzioni del '45 e '47, di conseguenza anch'esse avessero perso validità, sia quanto alla forma sia quanto alla sostanza. Al Cantone non pareva neppure chiara l'applicabilità dei sussidi sabaudi decretati in data 5 giugno '53, non essendo definito se spettassero esclusivamente al «Lucomagno» od anche ad altra linea diversa da quella. Una presa di posizione del genere bloccava però sia le intenzioni del Piemonte che quelle dei Cantoni cointeressati alla linea sud-nord; perciò la cosa spiacque profondamente e all'uno e agli altri.

Lasciato il colpevole da parte, costoro si riunirono in Torino il 18 luglio '53. Esaminarono cosa avesse potuto indurre il Ticino a quella presa di posizione e addivennero comunque a queste conclusioni: validi i vecchi trattati, almeno nella sostanza; i sussidi, solo ed esclusivamente per il Lucomagno.

### Intervento chiarificatore del Piemonte

Vale la pena di citare l'intervento in questa Conferenza del delegato piemontese, su questo ultimo punto, per l'evidente tono intransigente e definitivo.

«*Nessun'altra linea intende favorire il Governo di S.M. né in questo ei può essere menomamente titubante dacché dalle discussioni che ebbero luogo in proposito nel Parlamento Sardo chiarissima emerse l'intenzione per il Lucomagno e non altrimenti sieno a destinarsi i sussidi. (...) Per togliere poi qualsiasi equivoco o dubbio che potrebbe sorgere nel interpretare la frase di linea del Lucomagno si dichiara espres-*

samente che qualora, contro ogni aspettativa, da parte del Governo Ticinese, si avesse a concedere la linea Locarno-Biasca, ad una Società che volesse rivolgersi verso il St. Gottardo, sotto pretesto, che questo non esclude la linea del Lucomagno, il Governo sardo non accorderà sussidi di sorta ad una tale Società. Esso si riserva di accordarli unicamente a quella sola che assume tutta la linea che partendo dal lago Maggiore mette capo al lago di Costanza passando per il Lucomagno»<sup>20</sup>).

Sembra quasi di assistere a una lavata di capo al nostro Cantone il quale nicchiava ormai (e nicchierà fino in fondo) sul Lucomagno.

Si reca a Bellinzona il Cavaliere Luigi Torelli il quale non tergiversa. Parla al Consiglio di Stato e lascia una dichiarazione scritta.

Riporta, in definitiva, quanto era stato detto giorni prima a Torino: scadendo una società per la linea ferroviaria pattuita, un'altra può ad essa legittimamente sostituirsi, senza che per questo debba restare intaccata la sostanza dei concordati.

«Siccome la deliberazione di sospendere la concessione alla Società inglese della linea che corre sul territorio del Cantone Ticino per dar luogo ad altri studi include evidentemente l'idea che più non sussista il trattato del 1847 che determinava la linea del Luckmanier, così i Mandatari dei tre succitati governi (Piemonte, S. Gallo, Grigioni) stabiliranno anzitutto come in questo vada errato Codesto Lodevole Consiglio.»

Inoltre:

«che a nessun'altra linea che a quella del Luckmanier sarà concessa la sovvenzione accordata dal Parlamento Sardo, intendendosi per linea del Luckmanier quella che incominciando dal lago Maggiore mette capo al lago di Costanza passando per il Luckmanier»<sup>21</sup>).

E non manca qualche minaccia velata qua e là, come ad esempio quella di rescindere seriamente ogni concordato essendovi «un contraente» piuttosto refrattario: quindi, niente sussidi di sorta e per qualsivoglia motivo.

Il Ticino sembra capire: conferma di ritenere ancora valido il trattato del '47 e precisa che tutto il gran rumore era nato dal fatto che si erano presentate contemporaneamente due società, una inglese nata a Londra e una svizzera, la Société Centrale, per richiedere più o meno (variante Biasca-Gottardo o Biasca-Lucomagno) la stessa linea: che era occorso riflettere per decidere il meglio; non scorrettezze dunque, né ribellione.

Così fu ripreso il progetto di concessione alla Società inglese del 2 giugno '53<sup>22</sup>). La Confederazione, cui spettava ratificare ogni concessione, l'approvò con documento del 7 ottobre 1853<sup>23</sup>).

Sembrava così compresso una volta per tutte ogni sussulto ticinese in favore del Gottardo.

### **Svizzera impossibilitata ad ogni tipo di sovvenzione**

Abbiamo seguito cronologicamente i fermenti tecnico-politici attorno a un passo alpino ticinese verso la Svizzera interna. Gli studi, come le impennate letterarie, fino al '53 non avevano indicato alcuna scelta definitiva. Scandagliare la provenienza di convinzioni spurie o sospettosamente graniti-

che ci porterebbe lontano e a metà incerta. Ma i primi ad essere disorientati erano proprio gli «addetti ai lavori». Non solo: piano piano venivano trascinate nella «querelle» anche le città semplicemente interessate ad un «passo», impossibilitate a discernere la scelta più razionale causa lo scatenarsi di troppe passioni.

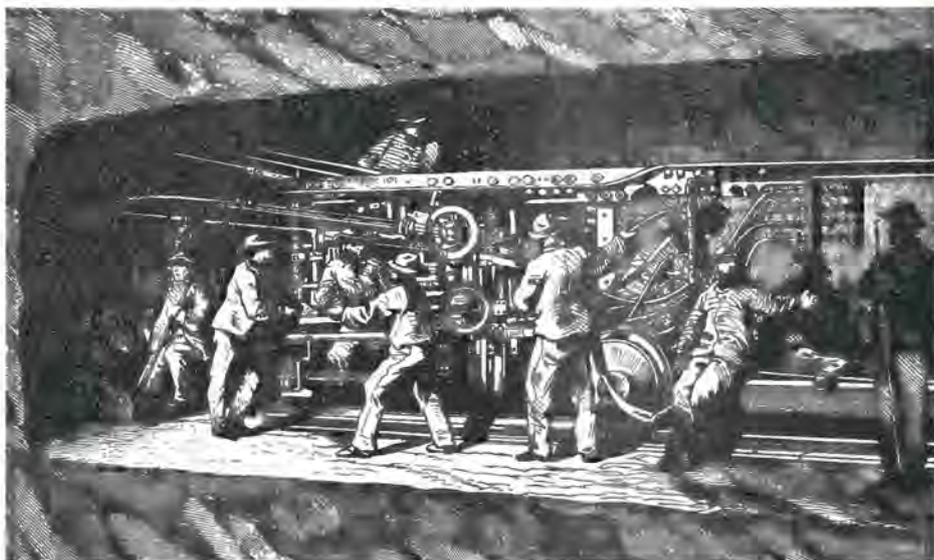
Si ricordi che Genova preferiva in un primo tempo il Lucomagno; che Milano nel '60 optava per il Gottardo; che Genova ancora nel '65 decide a sua volta per il Gottardo. Altalena collegata essenzialmente a fattori economici ma, alla fin fine, anche composita: politica, precauzione militare, blasoni di regione.

Il male ticinese era un po' epidemico per la Svizzera interna. Il lungo protrarsi delle ri-

vari tentativi che denotano l'imbarazzo stesso degli uomini a far fronte a cose più grandi di loro. Prova ne sia ancora la sequenza di società ferroviarie per il «passo», già indicate, che si succedettero traballanti, fino all'ultima di Favre il quale, per non tralasciare, morì povero in canna.

Interessanti le elaborate riflessioni militari e geografiche che si susseguivano con grinta in tanti libelli e talora in studi autenticamente nuovi e seri. Ma i capitali! Per tale ottenimento, le tecniche cercavano di farsi quanto mai allettanti e convincenti, l'opera essendo impressionante.

«L'ouverture d'un chemin de fer à travers ces montagnes élevées et hérissées de précipices, est, sans doute, une entreprise gigantesque et difficile, quelle que soit d'ail-



Dopo il piccone era introdotta la perforatrice ad aria compressa all'assalto della grande montagna. (Museo PTT, Berna)

flessioni sulle scelte (e non solo di un passo) poggiava probabilmente sulla politica finanziaria (inesistente) della Confederazione.

«Vediamo attorno a noi Stati i quali pur essendo oberati di debiti si affrettano a completare la loro rete ferroviaria; colui che non conoscesse a fondo la nostra organizzazione politica anteriore alla nuova Costituzione federale dovrebbe stupirsi come la Svizzera, senza alcun debito abbia potuto segnare il passo così lungo tempo»<sup>24</sup>).

Invece nessun stupore per chi avesse osservato le reali risorse finanziarie della Confederazione. Con l'approvazione della Legge ferroviaria del 1852, essa non avrebbe potuto sobbarcarsi spese straordinarie per le ferrovie, compito affidato all'iniziativa privata e ai Cantoni.

### **Vera urgenza: capitali stranieri**

Le difficoltà, soprattutto finanziarie, ingigantivano anche quelle tecniche (e probabilmente, viceversa) e la storia si allunga nei

leurs la ligne que l'on choisisse; et les travaux nécessaires pour vaincre les difficultés du terrain et pour garantir en tous temps, le passage dans ces régions presque toujours couvertes de neiges et exposées aux plus horribles ouragans, demandent des études sérieuses et approfondies»<sup>25</sup>).

Questo un brano dell'inizio del sopraccitato rapporto sulle ferrovie della Commissione tecnica speciale, che denota la giustificata paura di un passo nel Ticino, denso di incognite. Tecnica e capitali: sempre le uniche forze capaci di superare tante difficoltà.

### **Emerge il S. Gottardo**

Tuttavia, nello stesso studio, piccole luci mettevano già in vista il Gottardo:

«On ne peut nier que les intérêts du Splügen et du Bernardin, ceux du Saint Gothard et ceux du Simplon, tous trois si importants en eux mêmes, sont si différents qu'ils ne peuvent à peine être réunis en une seule li-

gne, quand même la plus centrale, savoir celle du Saint Gothard obtiendrait la préférence»<sup>26</sup>).

Conosciamo già come P. Lucchini reagì al rapporto Koller che proponeva e non proponeva il Gottardo pur dandolo come possibile di positivi ripensamenti:

«La strada del S. Gottardo, quale principale arteria del commercio svizzero, mette capo nel cuore della Confederazione e si dirama verso i Cantoni più popolati, i più commercianti e i più manifatturieri. Questa sua posizione merita di essere presa in seria considerazione»<sup>27</sup>).

La strada del S. Gottardo serviva al commercio da Genova a Basilea per Lucerna, nonché al lago di Costanza per Zurigo «nel minor spazio di tempo». Portava dunque intrinseca la preferenza che molti forse fingevano di non capire.

Intanto all'interno la «Chemin de fer du Central-Suisse» guardava seriamente al Gottardo.

Berna, Lucerna, Uri, Svitto, Nidvaldo, Obvaldo, Soletta e i due Basilea si riunirono per una «Conferenza interna del Gottardo», a Lucerna il 19 agosto 1853, per appoggiare il passo con tutte le loro forze. Lucerna si accollò l'impegno di sollecitare la Confederazione perché entrasse, per interessi nazionali, nello stesso giro di idee. La risposta fu ancora una volta la neutralità. Ma quale neutralità se, tangente alla Svizzera, si pensava al Brennero e al Moncenisio? La Svizzera commercialmente emarginata? Fuori dai traffici internazionali? Non poteva continuare l'indifferenza, tanto più che a dichiarare la legittimità tecnica dei passi tangenziali era stato addirittura Robert Stephenson, coautore con W. Swinburne del «Rapport sur l'établissement de chemins de fer en Suisse» (1850).

### L'antagonismo del Lucomagno

La «Deutsch-Schweizerische Kreditbank» di S. Gallo, insistendo volutamente sulla necessità di un passo alpino «svizzero», affidò all'ingegnere cantonale zurighese Wetli l'incombenza di riprendere gli studi sul Lucomagno.

L'interessatissima Genova, sempre antigottardista, nel novembre del '52 aveva votato per il Lucomagno un concorso di dodici milioni. (La Camera di commercio di Genova concordando con le intenzioni della città e della provincia, ne aveva fatti sperare altri due).

Immediata risposta del Regno con 10 milioni. Questi concorsi restano noti col nome di sussidi sardi. Costituivano tali sussidi un capitale ragguardevole e poterono già giocare come sicuro appoggio per le concessioni del 12 settembre 1856 in favore del Credito Mobiliare in Torino e del 4 dicembre dello stesso anno per la succitata Banca di S. Gallo, seriamente interessata alla strada ferrata ticinese.

Aggiungiamo tuttavia, di passaggio, che fino al 1856 né i sussidi sardi, né l'intransigenza piemontese fecero l'operazione Lucomagno. Notevole, sempre nel '56, l'intervento di Carlo Du Coster il quale, con lettera del 1. giugno, ricorda «Al Sovrano Gran Consiglio della Repubblica e Cantone Ticino» che il 31 marzo precedente aveva rivolto domanda perché fosse data la concessione ad un'ennesima società di strada ferrata per il Lucomagno<sup>28</sup>). Ma a parte la domanda di

concessione, certamente positivo segno di dinamica, ciò che interessa dello scritto è l'appassionato appoggio al «passo»:

«Comprovata (...) la superiorità di utili risultamenti della strada ferrata del Luckmanier su quella lombarda per Chiasso e l' San Gottardo e l'assoluta inferiorità della rete de' tre tronchi ticinesi senza congiunzione, non sarà nemmeno a tacersi dell'importanza che dalla 1<sup>a</sup> deriverà a favore della Confederazione e de' Cantoni finitimi al Ticino»<sup>29</sup>).

Bisogna ammettere che Du Coster, genovese, non scrive una supplica, ma si sussidia nel suo lunghissimo scritto con dati tecnici e soprattutto finanziari. Lo ritroviamo inoltre in un suo ampio studio del '61 in cui, con rinnovata foga, sostiene ancora il Lucomagno. Il suo scritto contribuì forse a sortire un certo effetto. Nel settembre del '56:

«Il Governo del Canton Ticino accorda alla Cassa del Commercio e dell'Industria, Credito Mobiliare in Torino, il privilegio della costruzione ed esercizio di una strada ferrata dal Confine sardo, presso Brissago al Confine del Canton Grigioni sul Lucomagno passando per Locarno, per la vallata del Ticino e per quella di Blenio»<sup>30</sup>).

### Un punto importante a favore del S. Gottardo

Un fatto quanto mai propizio rallegrò intanto i gottardisti: l'elezione il 30 luglio 1857 di G.B. Pioda, il più convinto di essi, a consigliere federale. Trasferitosi a Berna, la neutrale Berna in questioni ferroviarie, non mancò di tener presente lo scopo che sarà di tutta la sua vita.

Altro fatto determinante: la guerra austrosabauda del '59 che vide vincitore il Piemonte cui la Lombardia sarà annessa.

Cambiamento vigoroso di ottica politica. Il Lucomagno perde colpi: nel governo italiano comincia seriamente ad insinuarsi il dubbio sulla bontà della sua scelta.

«La raggiunta unità politica della Padania occidentale e centrale nel '59 mutava sensibilmente i termini di quel dibattito, riproponendo tutto intero ed integro il problema della scelta del valico, ormai padano e ligure e non più soltanto genovese, piemontese o milanese»<sup>31</sup>).

E i segni sono subito evidenti: l'Italia si premura di istituire il 14 maggio 1860 una commissione speciale per definire, se possibile una volta per tutte, quale passo in effetti fosse il migliore. C'era già il progetto del capotecnico urano Müller del '53 che aveva proposto il Gottardo, era seguito quello dell'ing. Pressel del '59; quello del francese E. Flachet sempre del '59, solo per parlare del Gottardo. Ma la commissione speciale italiana, in tutti questi progetti, non trovava l'optimum per decidersi, benché Pasquale Lucchini avesse insistito, finora con ben quattro memorie puntigliose, sulla sua realizzabilità. Accolse le perplessità la «Conferenza del Gottardo», tenuta ad Olten il 15 settembre '60, cui parteciparono Lucerna, Uri, Svitto, Untervaldo, Zugo, Soletta, Berna, Friburgo nonché il direttorio della Ferrovia centrale svizzera. Questi interessati formarono il «Comitato del Gottardo» che, ben deciso ad uscire dal vicolo cieco, affidò nel 1861 all'ingegnere Kaspar Wetli lo studio di un progetto generale per la linea Brunnen-Lugano attraverso il Gottardo.

Era finita l'era degli studi preliminari e approssimativi anche perché la cadenza politico-storica così tormentata non aveva permesso visioni razionali e funzionali, ma condizionate e spesso compromesse.

### Italia: verso uno spirito nazionale

Col 17 marzo 1861 l'Italia è pressoché fatta; non più problemi sabaudi o lombardi, ma nazionali; non più un «passo» alpino che favorisca gli uni affinché danneggi gli altri, ma per il Paese. Questa la sostanza dei ripensamenti italiani che, se non espressi, apparivano quale sottofondo a tutta una trama di correttivi che il governo andava adottando. A cominciare dalla stessa penisola, ove stemmi e campanili avevano talora disarmato la logica degli scorrimenti ferroviari, si cercò di rimediare, con la Commissione del 26 dicembre 1860 voluta da Cavour, a quei particolarismi, nelle comunicazioni, sordamente insensibili alle istanze di una politica globale. L'idea, infatti, di provincia-staterello, svuotata d'ogni ragion d'essere storico-politica, s'era trasformata in quella di legittima porzione di uno stato unificato: necessità, quindi, per le comunicazioni, di una coordinazione tale, fra terre precedentemente sovrane, da rispettare il nuovo contesto unitario.

### Reazione dei fautori del Gottardo

La «fazione Lucomagno», fiutato il nuovo vento, si preoccupò e premurò di ottenere dall'Italia un chiaro assenso e finanziamento per il «suo» passo. Il 18 aprile 1861; tra il ministro italiano dei lavori pubblici Peruzzi e Wirt-Sand, delegato della Banca del Credito di S. Gallo, fu conclusa una convenzione provvisoria per l'esecuzione della ferrovia del Lucomagno.

Con essa l'Italia si obbligava, perché vivamente pregata, a finanziare l'impresa. Condizione necessaria: che i lavori iniziassero entro il 1. maggio 1861 altrimenti si sarebbe estinta la concessione già rinnovata nel '57. Qualcosa non quadrò in seno alla «Società del Lucomagno» la quale non ottemperò, in data stabilita, al deposito della convenuta cauzione: due giorni di ritardo, un difetto di forma e l'Italia finalmente libera dalla sua condizionante promessa.

### Città impegnate nella disputa

Nel quadro di una politica nazionale era assolutamente necessario scegliere caparbiamente dall'alto. Sarebbero stati fomentati, inutilmente, screzi fra città che, per proprie ragioni, propendevano — l'abbiamo già visto — per «passi» diversi: Genova, ad esempio, tutta per il Lucomagno; Milano per lo Spluga e poi per il Gottardo. In un'Italia neonata, dispute impegnate non potevano riuscire che di documento. Da ciò il desiderio di rifare una nazione vergine anche dall'ottica degli «interessi», non più partigiani, ma globali.

Quando, nella primavera del 1861, una rappresentanza dei Cantoni gottardisti si recò a Torino, si sentì dire dallo stesso Cavour che il governo italiano non aveva particolari «pregiudiziali» per questo o per quel passo. Non così sembra che la vedesse il Ministro dei lavori pubblici Peruzzi il quale, in questa occasione ed alla stessa rappresentanza, ma prima che si verificasse il ritardo dei due giorni fatali alla Società, disse «esser egli convinto della bontà della soluzione del Lu-

comagno ed aver già stretto con quella Società una convenzione diretta a finanziare l'impresa».

L'indicazione di Cavour aveva comunque un senso: studi «neutri» di approfondimento da parte di Commissioni tecniche avrebbero dato la palma al migliore, Lucomagno, Gottardo o Spluga che fosse<sup>52</sup>.

#### Apporto ticinese nel nuovo contesto politico

Intanto nel Ticino il laboriosissimo ingegner Lucchini insisteva in favore del S. Gottardo con un nuovo studio:

*«Io ho sempre considerato il Gottardo come passo maestro delle Alpi Svizzere e mi sono spesso meravigliato che, mentre uomini valenti in arte, in economia ed in politica consacravano studi e denaro a progettare una ferrovia per il Lucomagno, nessuno o quasi nessuno ponesse seriamente il pensiero al Gottardo. (...) Ho finalmente la compiacenza di vedere che le più distinte intelligenze della Svizzera di mezzo, la Società della Ferrovia Centrale ed i Governi Cantionali si sono infervorati a promuovere l'idea. Il solo fatto che la cosa si metta in discussione mi basta. La discussione dimostrerà in breve l'eccellenza del Passo del S. Gottardo sopra ogni altro e farà cadere il pregiudizio ciecamente accettato che quest'alpe sia inaccessibile alle locomotive»<sup>53</sup>.*

E più innanzi:

*«Il Gottardo è il naturale complemento di tutto il sistema ferroviario della Svizzera e appartiene alla grande arteria che si distende da nord al sud alla quale si incrocia l'altra pur grande arteria che tocca ai due laghi Lemano e di Costanza. Ad essa si intrecciano le molte diramazioni che solcano le valli svizzere e da queste traggono i principali elementi della loro vita. Così alla ferrovia del Gottardo sono interessati i novati decimi della Confederazione. La ferrovia del Lucomagno invece è una specie di circonvallazione parziale della Svizzera orientale, che la percorre sull'estremo confine, talvolta anche sotto il tiro del cannone austriaco»<sup>54</sup>.*

#### Stefano Jacini e l'azione italiana

Per restare nell'arco degli anni testé considerati prendiamo, a dimostrazione della volontà di Stefano Jacini, di cui diremo più ampiamente in seguito, la sua iniziativa del 14 maggio 1860 quando, quale ministro dei Lavori Pubblici, presentò un'istanza a Vittorio Emanuele affinché istituisse una commissione di studio per una ferrovia italo-elvetica, ma già nell'ottica del Regno e non del Piemonte o della Lombardia. In essa il Gottardo vi appariva già come «possibile» nonostante non fossero sottaciuti Lucomagno e Spluga. All'azione «interna» volle farne seguire una a livello internazionale: l'8 novembre '60 interessò il cav. Jocteau, ministro plenipotenziario d'Italia a Berna, affinché esponesse il pensiero del governo italiano il quale, pur riservandosi di assentire alla soluzione che gli studi avrebbero data per migliore, porgeva vivo interesse al Gottardo: che i Cantoni centrali della Svizzera si dessero perciò da fare per la sua realizzazione.

La Svizzera non rispose con la stessa convinzione.

Con lettera del 15 novembre '60 fece sapere: gli unici sussidi e scarni «potersi aspetta-

re dai Cantoni interessati, nulla dalla Confederazione»

Non era ancora entrato nella visuale gottardista lo zurighese Alfredo Escher che sarebbe divenuto in seguito un potente promotore dell'opera. In effetti egli attendeva la definitiva scelta italiana. Ma l'Italia, nonostante tutto, rimaneva nell'incertezza: la Commissione del maggio '60 aveva scartato il Gottardo, dubitato dello Spluga e scelto ancora il Lucomagno.

Jacini, tuttavia, colpito dalla facilità con cui procedeva il traforo del Ceniso si convinceva, man mano, che il Gottardo, al di là delle pure teorie, poteva essere vinto.

In Italia risolverli, o far risolvere, non era facile visto il dissidio Genova-Milano che congegnava iniziative al vertice.

sentanti di una Società inglese<sup>55</sup>. Concessione approvata con decreto federale del 31 luglio '63.

Si mirava o al Lucomagno (ma con poca simpatia) o al Gottardo (di preferenza). La mossa non passò inosservata. Il 1. luglio, sempre di quell'anno, il Consiglio federale, rispondendo al Governo italiano «preoccupato» per il fare risoluto del Ticino, molto diplomaticamente fece capire di non avere pregiudiziali per l'una o l'altra variante. L'essenziale era infatti non lasciar da parte il Ticino (e il pericolo c'era vista l'appetibilità politica di trafori tangenziali). Si notava, nel documento, unicamente il rispetto formale per la convenzione stipulata l'8 giugno '51 con il Regno di Sardegna. Disagio per la Svizzera che avrebbe voluto dare un colpo



La morte improvvisa di Louis Favre il 19 luglio 1879, nel pieno della galleria. (Museo PTT, Berna)

L'una, per il Lucomagno, appoggiata addirittura da Casa Rothschild, l'altra intransigente sul Gottardo senza il quale si riteneva danneggiata. Al Governo dispiacevano queste dispute autonomistiche in quanto intralciavano utili legami con il capitale straniero.

#### Fare sofferto del Ticino

La ferrovia, per fortuna, toccava interessi globali e godeva di sollecitazioni plurime ed imprevedibili che rintuzzando le remore le disincagliavano spesso da volontarie o involontarie perplessità.

Quando l'Italia si trovò con le mani legate per la clausola del Lucomagno, nata da un preciso momento storico del tutto superato, apparvero quanto mai propizi sia l'atteggiamento ticinese che quello della Svizzera interna.

Il 12 giugno 1863, il Ticino mise l'Italia e la Confederazione di fronte ad una scelta. Il Gran Consiglio accordò la concessione per la realizzazione dei tronchi Chiasso-Bellinzona, Bellinzona-Biasca e Bellinzona-Locarno ai Signori R.G. Sillar e Cons. rappre-

di spugna ad autentiche cariatidi, disagio per l'Italia legata alle promesse del passato. Ma il desiderio di fondo era, e il documento lo mise ben in luce, che se una scelta finalmente si fosse fatta, quella privilegiasse il Gottardo.

Donde ire dei partigiani del Lucomagno e del Sempione e reazione di Vaud, del Vallese, di Ginevra che votarono subito sette milioni di franchi di sussidi per il Sempione.

#### Intervento zurigano

Ma il vento era ormai a favore del S. Gottardo in quanto entrò nella disputa anche Zurigo che nel passato aveva parteggiato per il Lucomagno.

Nell'impresa si getterà Alfred Escher, uomo di grande determinazione, perciò anche odiato ed osteggiato. Chiamato il «barone ferroviario», si andava ferocemente malignando che nella logica degli affari ferroviari svizzeri, in via prioritaria venissero le sue volontà, di poi, subordinate, quelle della Confederazione.

Di fatto, quando il 7 agosto 1863 si riunirono a Lucerna i rappresentanti di quindici canto-

ni che si pronunciarono decisamente per il Gottardo, erano presenti per la prima volta — massiccio apporto alla causa — anche Zurigo nonché le ferrovie del Nord-Est e la Central-Suisse.

Fu nominata una Commissione di sette membri che avrebbe dovuto organizzare quella che sarà chiamata l'«Unione del Gottardo».

Era scontato che a presiederla venisse chiamato l'Escher, il quale si mise con foga al lavoro.

Era un colpo mortale al Lucomagno. I Cantoni suoi fautori, per risposta, tempestivamente si riunirono a S. Gallo, ma avevano praticamente perduto, abbandonati com'erano sia da Zurigo che dalla ferrovia del Nord-Est.

mente politico. Sempre nel gennaio del '64, G.B. Pioda era stato inviato quale Ministro plenipotenziario di Svizzera a Torino. Egli poté così passare ad iniziative che la Svizzera ufficiale, nella sua neutralità, si vietava, almeno in forma palese.

#### Italia: opinioni e commissioni a confronto

##### Interventi di Carlo Cattaneo

Il terreno era quanto mai propizio poiché proprio in quell'anno troviamo quale Ministro dei Lavori Pubblici Stefano Jacini, gottardista. È storicamente risaputa la sua amicizia, basata sul denominatore comune «Gottardo», con il Pioda.

Altro insistente e convinto fautore è Carlo Cattaneo il quale, consapevole dell'inten-

feso energicamente il succitato passo così caro ai genovesi.

La roccaforte verrà espugnata definitivamente, nel 1865, da C. Cattaneo con la sua famosa «Lettera ai cittadini genovesi» i quali colsero appieno il senso di opportunità finanziaria offerta piuttosto dal Gottardo che dal Lucomagno<sup>39)</sup>. Da parte sua Jacini rintuzzò Boccardo insistendo sulla necessità di scegliere un passo non con la pertinacia propria di ogni partigianeria ma attraverso «l'evidenza e la logica dei fatti certi»<sup>39)</sup>. Ma l'evidenza e la logica non vinsero nemmeno con la Commissione Menabrea la quale, il 4 novembre '65, concludendo la sua relazione optava ancora una volta per il Lucomagno.

#### Commissione e risultati

Era del resto ancora tempo di «Commissioni»:

- quella per lo studio delle pendenze, sempre voluta dal Menabrea, che si pronunciò «in favore del sistema delle grandi gallerie»;
- quella presieduta dal Comm. Grattoni che doveva appurare l'applicabilità dei metodi di perforazione del Cenisio ad altri trafori (risposta affermativa);
- quella che doveva offrire un quadro di prestazioni economiche da parte dell'una o dell'altra linea ferroviaria tenendo conto dell'aggancio con paesi d'oltrealpe.

Fu affidata al Cav. G.B. Rombaux, commissario tecnico per l'esercizio delle ferrovie in Toscana.

Ma soprattutto va citata quella voluta dallo stesso Jacini, e istituita con decreto ministeriale del 14 luglio 1865, che avrebbe dovuto supervisionare i lavori precedenti. Operante dal 10 agosto 1865, essa si riproponeva infatti la «revisione degli studi eseguiti nei rapporti commerciali relativamente alla questione delle ferrovie delle Alpi elvetiche». Tra il 22 ed il 24 novembre 1865, la Commissione, presieduta dal marchese C. Bevilacqua, giunse alla seguente conclusione:

*«essere la linea del San Gottardo da preferirsi a quelle dello Spluga e del Lucomagno, non solo come la più conveniente nei rapporti commerciali, ma ancora come quella che riunisce più sicure condizioni di pronta esecuzione.»*

Il lavoro di quest'ultima Commissione fece una grande sensazione all'estero tanto che godette di traduzioni ufficiali. Ma a parte l'«impressione», quando venne esposto apparve talmente probante da incidere prepotentemente sulle decisioni future.

#### L'azione politica

In Italia si lavorava non solo per superare le resistenze che persistevano ancora tenaci, ma anche per giungere il più celermente possibile all'assenso straniero.

Tuttavia, per ottenerlo, non bastava esibire materiale altamente tecnico, occorrevano anche reiterati inviti politici: quelli ben orchestrati che, nel 1866, Svizzera e Italia congegnarono all'unisono.

Il Ministro Oldoini lavora von Roggenbach del Baden; il conte di Barral il Bismark; mentre l'Escher conferisce con ambedue a Baden-Baden, argomentando esattamente come i due ministri, ossia dal punto di vista del governo italiano.

Al Bismark il Gottardo non dispiacque sia per ragioni geografiche (equidistanza tra



La stazione di Bellinzona, circa il 1880. Nel terreno ancora sconvolto già s'allunga la biscia del treno, pur senza locomotiva: il che ci impedisce di fissare con certezza la direzione, se per Locarno o per Biasca.

#### Il Consiglio federale crea una «Società» in favore del S. Gottardo

A conferma del nuovo obiettivo, il Consiglio federale rese nota ai governi d'Italia, del Baden, del Württemberg, di Baviera e d'Inghilterra la creazione di una società in favore del S. Gottardo. Tuttavia, non volendosi spingere lontano, assicurava che il suo gesto non intendeva escludere altre proposte, quali quelle del Lucomagno e del Sempione; al punto tale da discostarsi chiaramente dall'evidente preferenza al Gottardo manifestata dal Consigliere federale Karl Schenk.

#### Linee ferroviarie che favoriscono il S. Gottardo

Il 30 maggio 1864 veniva intanto aperta la ferrovia Zurigo-Zugo-Lucerna. La linea, dal nord, tendeva ormai al Gottardo. Era solo questione di volontà politica. Il gioco cui infatti assistiamo, procedendo, è qualificata-

zione di Jacini, gli indirizza, il 1. maggio 1864, la sua prima lettera sul Gottardo pregandolo di prendere, grazie alla sua autorità, iniziative gottardiste in città italiane e prevalentemente in Milano e Genova. Gli assicura l'appoggio di eminenti inglesi e l'entusiasmo, ormai determinazione, dell'Escher.

L'Italia muove altri passi d'assaggio: il 23 luglio, voluta dal Ministro Menabrea, viene nominata una Commissione puramente tecnica per l'esame comparativo dei tre passaggi: Lucomagno, Gottardo e Spluga.

Il gioco era, come si vede, ancora in atto: dati tecnici, perizie, in un'alternanza che sapeva ancora di attese diverse.

Le «attese» si chiamavano Milano e Genova protese fino allo spasimo, per la loro forza economica, verso una vittoria che le gratificasse pienamente.

Oltre a Paleocapa, il quale nel 1863 scrisse ancora in favore del Lucomagno<sup>36)</sup>, abbiamo, nel luglio 1864, una memoria dell'economista G. Boccardo<sup>37)</sup> nella quale viene di-

Austria e Francia), sia per ragioni politiche (sua idoneità «ad una virtuale congiunzione militare con l'Italia»).

Solo la Francia stentava a scendere a una intesa perché prevenuta verso una linea che poteva divenire una temibile concorrente alle proprie del sud. Di più, proprio nel 1866, scoppia la guerra austro-prussiana per cui, con la vittoria della Prussia, la Francia si ritrova ai confini uno stato forte e minaccioso. Intanto si parla più di armi che di ferrovie. Anche l'Italia, alleata della Prussia, è scesa in campo contro il tradizionale nemico.

#### Ultimi confronti e scelta definitiva

Ma torniamo alla nostra storia.

Quanto era stato elaborato dalla «Grande Commissione» (quella voluta dallo Jacini nel luglio del '65) era risultato determinante nell'annosa «querelle» Lucomagno-Gottardo.

Il 27 febbraio 1866, l'Italia comunicava ufficialmente alla Confederazione di aver fatto proprie quelle conclusioni pro Gottardo ad esclusione quindi di qualunque altro passo alpino.

Reazione a catena: il Regno della Prussia si dichiara subito per il Gottardo; così il Granducato del Baden-Württemberg. Ma ci sarà da attendere la fine della guerra per riavviare la «pratica».

Conviene però tornare al '65 per prender nota che non s'acquietava intanto (e non solo quella) la penna, sia per acclamare entusiasmi per il Gottardo, sia per ravvivare gli ultimi guizzi di speranza per gli altri passi e soprattutto per il Lucomagno.

Così il Comitato di Lucerna pubblicò uno studio decisivo per la costruzione della ferrovia del Gottardo<sup>40</sup>.

Ecco un estratto che ripete all'incirca, salvo i passi strettamente tecnici, la tematica dell'intero opuscolo:

*«La linea del Gottardo (...) trovandosi più a ponente, sboccando nel centro della Svizzera ed essendo approssimativamente ad uguale distanza tra il Moncenisio, il Brennero, non solo risponde al bisogno di una via ferrata in mezzo a quel lungo tratto di confine, ma rimane illesa dagli effetti a prodursi dai suddetti affluenti accorciati della linea del Brennero e del Tirolo, e d'altro lato abbastanza breve a confronto di quello rivale Marsiglia-Lione-Ginevra a poter vantaggiosamente lottare tanto coll'una che coll'altra, e pel commercio internazionale e pel transito. In quel raggio vuol quindi Genova saldamente esercitare la sua maggiore influenza, ed è quello il nuovo obiettivo verso del quale deve tendere. E se Genova vi troverà il suo tornaconto, tanto più ve lo troverà Milano, e con essa altri centri italiani come Bologna ed Ancona.*

*Ad appoggiare questi apprezzamenti, il Comitato di Lucerna, pubblicò esattissimi ragguagli statistici, e principalmente l'Atlante commerciale, dal quale possono rilevarsi l'estensione, la direzione e l'importanza delle zone di questi vari passaggi»<sup>41</sup>.*

Ma se, con l'impressione della vittoria in pugno, i gottardisti dimostravano la loro fede, non deflettevano nemmeno coloro che nel Lucomagno credevano ed insistevano; così troviamo anche nel 1865, una nuova pubblicazione a favore del Lucomagno<sup>42</sup>. Nella conclusione della III parte dell'opera vengono posti in risalto i sussidi supposti, il capi-

tales da fornirsi dalla speculazione privata, gli introiti netti annui, il saggio dell'interesse; tutte le aliquote, condotte su schemi di confronto, danno indistintamente vincente il Lucomagno. Ad esse segue il commento:

*«Queste cifre non possono lasciare il meno dubbio sulla scelta di quella fra le due linee il cui stabilimento apparisca finanziariamente possibile, mentre l'altra non potrà giammai sperare di poter riunire i capitali necessari, nettamente con un sussidio notevolmente più cospicuo del più grande che noi abbiamo supposto»<sup>43</sup>.*

E più innanzi:

*«Non possiamo dapprima trattenerci dal segnalare il sistema secondo noi tutt'altro che commendevole che si è da taluni creduto di seguire per raccogliere gli interessi attor-*

Richiamiamo qui la sua già citata lettera sul passaggio ferroviario delle Alpi Elvetiche che venne nuovamente data alla stampa nel 1865 per i tipi della «Veladini e C.», con questo cappello:

*«In questo momento in cui si discute tanto intorno alla prevalenza del passaggio del Gottardo su quello del Lucomagno, non ci sembra fuor di proposito riprodurre la seguente lettera del Signor senatore commendatore Paleocapa che il Cantone Ticino è abituato a considerare come un'autorità in simile materia.»*

E l'autorità del Paleocapa tende per l'intera estensione della lettera a smantellare uno per uno tutti gli assunti positivi sul Gottardo.



29 febbraio 1880: cade l'ultimo diaframma, gli ingegneri si abbracciano fra il tripudio degli operai (da un disegno di Karl Jauslin). (Museo PTT, Berna)

*no al S. Gottardo. Rappresentando questa ferrovia come la sola conforme all'interesse svizzero, si tentò di far credere ad un esclusivo favore a lei assicurato in Svizzera ed a lanti sussidi federali. Appare qui manifesta l'intenzione di imporre alle autorità federali ed estere con grandi cifre abilmente architettate. La posizione reale degli interessi commerciali ed economici della Svizzera di fronte alla linea del Gottardo o del Lucomagno, fu abbastanza discussa da noi, ed il lettore ha potuto convincersi che il complesso di questi interessi propende decisamente dal lato del Lucomagno»<sup>44</sup>.*

Tutto il testo procede con una puntigliosità seriamente tecnica, scientifica, giuridica, quasi dovesse significare «il canto del cigno» del Comitato promotore della ferrovia del Lucomagno.

Va inoltre citata l'adamantina volontà del Paleocapa, senatore del Regno, che non deflette mai dal Lucomagno e che ebbe largo influsso sulle incertezze ticinesi.

*«Se (...) trionferà nei Consigli della Corona e nel Parlamento il passo rivale del Gottardo (...) dirò (...) e tengo per fermo che non si farà che perder tempo in varie discussioni e deliberazioni come si è fatto da forse vent'anni fino ad oggi e che nessuna ferrovia si aprirà che metta in diretta comunicazione la rete ferroviaria svizzera colla italiana»<sup>45</sup>.*

Egli dubitava che il passo del Gottardo «pur fosse possibile che venisse attuato».

#### Contrastata decisione ticinese

Abbiamo voluto citare sforzi antagonisti, a volte caparbi, quale quello del Paleocapa; tentativi che sono in definitiva la punta emergente dell'iceberg essendo la lotta molto più profonda ed estesa.

Comunque fosse la disputa, accanita o pacata, se n'avvantaggiava ineluttabilmente il Gottardo.



Strumento di ratifica dell'Italia della Convenzione del San Gottardo; firma di Vittorio Emanuele II (22 ottobre 1871). (Museo PTT, Berna)

Abbastanza significativo a questo proposito l'atteggiamento ticinese. Cantone reputato gottardista, nel '66 manifestava, nel rispetto del principio della libera concorrenza dei due passi alpini i suoi intendimenti<sup>46</sup>.

Nel «Capitolato per la concessione di una ferrovia da Biasca al confine dei Grigioni per il Lucomagno» (10 febbraio 1866), benché l'intestazione non equivocasse, all'art. 3 si leggeva:

«Il Cantone del Ticino s'impegna del resto, per tutta la durata della presente concessione, di non costruire esso stesso delle linee concorrenti e di non accordare ad altri la concessione di tali linee. Non è considerata come linea concorrente una strada ferrata da Biasca al confine del Cantone d'Uri per S. Gottardo.»

L'asprezza degli scontri, dentro e fuori del parlamento cantonale, è illustrata dai verbali del Gran Consiglio, dai resoconti della stampa e da manifesti in parte già proposti nel nostro testo.

Brevemente: nella sessione autunnale del 1865 il Gran Consiglio si trovò a dover decidere sulle 3 domande di concessione chieste: dal Comitato del Gottardo e dalla Società Hudson-Genazzini per il tronco ferroviario Biasca-Uri, dalla Hentsch-Fornaro e Co. per il Lucomagno.

La richiesta di concessione del Comitato del Gottardo, anche per il mancato versamento del deposito di garanzia sempre preteso fino allora, cadde con 47 voti contro 35<sup>47</sup>. Decisione che sarà aggravata, nel '66, in quanto oltre che a negare qualsiasi contri-

buto ticinese al Comitato del Gottardo, escludeva anche un'ulteriore partecipazione del Ticino alla Conferenza di Lucerna<sup>48</sup>. Rimanevano in lizza le altre due concessioni, (antagoniste per forza delle cose in quanto non si poteva pensare alla realizzazione di due tronchi alpini concorrenti), accordate contemporaneamente a due società private<sup>49</sup>.

Concessioni dal destino fragile: Hudson-Genazzini rinunciano presto ai loro diritti per il San Gottardo, Wirth-Sand della francese Hentsch e Co. non può effettuare, entro i termini prescritti, il deposito di garanzie e non riesce ad ottenere dal Cantone dei Grigioni la concessione per la linea dalla frontiera a Coira, per cui si verifica il caso di «caducità e nullità della stessa».

Aggiungiamo, per inciso, che pure la situazione delle altre linee «interne», a causa delle difficoltà per reperire i capitali, risultava problematica, come risulta dal «Rapporto del Consiglio di Stato al Gran Consiglio intorno alle ferrovie», del 21 aprile 1865. Le imprese Pietro Genazzini e Achille Villa avevano iniziato alcuni lavori preliminari sulle tratte Bellinzona-Chiasso e Locarno-Biasca per conto della Società Centrale Europa diretta ultimamente dal Gaway; ma, per il mancato rispetto delle date d'esecuzione previste dal Capitolato, anche queste concessioni decadrono.

Amare quindi le conclusioni del «Rapporto della Commissione della gestione sull'amministrazione governativa nel ramo Pubbliche costruzioni, ferrovie» (15 aprile 1867):

«Dal lato ferroviario non ci ritornano alla mente che illusioni passate, e per ora speranze senza speranza, massime dietro il decreto dell'Assemblea federale sul ritiro della ratifica della concessione in base ai fatti, ed a cui il Governo ticinese non fece che pronunciare un'eco di obbedienza all'autorità federale ed alla verità dei fatti compiuti. Presentemente la ferrovia non è che un desiderio, ed una parola scritta, e pronunciata si direbbe quasi per consuetudine, e vuota di senso. Ciò che resta a farsi in tale riguardo si è il ripristino delle strade cantonali nello stato di regolare servizio ove furono guaste dai lavori della Società Europea, e richiamando la già presa risoluzione del Gran Consiglio, il lodevole Governo procederà ordinando le riparazioni necessarie prevalendosi innanzi tutto degli interessi maturati sul deposito dei fr. 400 000 decaduto a favore dello Stato, e quelli non bastano si preleverà sul capitale stesso fino al bisogno — previe regolari perizie, preferendo il sistema degli appalti»<sup>50</sup>.

Ma, per tornare al nostro tema preminente, finalmente con il 1868 il Ticino unanime sarà «gottardista». Le concessioni per le ferrovie interne Lugano-Chiasso e Locarno-Biasca, rilasciate a Lavazzari-Fraschina e al Bacilieri il 16 maggio 1868, saranno cedute al Comitato del S. Gottardo per decisione del Gran Consiglio del febbraio 1869; la ratifica federale è del 27 marzo. La concessione della tratta Biasca-Uri è votata dal Gran Consiglio il 5 maggio 1869. La ratifica da parte dell'Assemblea federale è del 22 ottobre 1869. Inoltre, nella seduta del Gran Consiglio del 28 novembre 1868, è stanziato il primo sussidio cantonale per costruzioni ferroviarie: 1 milione a fondo perduto per la Chiasso-Lugano e un altro milione per la ferrovia Locarno-Bellinzona-Biasca (oltre a un «doveroso» sussidio di 200 000 franchi per la costru-

zione della strada del Lucomagno)<sup>51</sup>. E per comprendere l'entità dello sforzo finanziario del Cantone si consideri il fatto che il bilancio annuo del Ticino, in quel periodo, si aggirava sul milione e mezzo.

### Altra sosta bellica

Tra il '67 e il '69 ci fu stasi per ogni progetto in quanto l'Europa era frastornata da nuovi rumori di guerra. Fatto di rilievo in questi anni: la convocazione, nell'estate del '67, di Stefano Jacini a Berna ove il Comitato del Gottardo si era riunito appositamente per conferire con lui (da notare che nel febbraio del '67 era caduto in Italia il Ministro Ricasoli con conseguente esonero anche dello Jacini).

Affossate finalmente le difficoltà belliche, quella che era stata una ben tessuta tela diplomatica suffragata da inconfutabili ricerche scientifiche tenne bene: si rinnovarono parecchie conferenze tra i delegati della Germania, dell'Italia e della Svizzera che sortirono un esito, è lecito dirlo, definitivo.

### Conferenza internazionale del '69 Le «potenze» per il S. Gottardo

Il 31 marzo 1869 il Governo italiano confermò la sua scelta pro Gottardo cui seguì, il 5 aprile, identico proposito della Germania del Nord, del Granducato del Baden e del Württemberg; proposito comunicato al Consiglio Federale perché fosse finalmente edotto sull'unico e concordato scopo.

La Svizzera si dette quindi da fare; notificò ai Cantoni la presa di posizione d'Italia e Germania perché a loro volta si pronunciasero. La conclusione logica di tanti contatti chiarificatori si ebbe nella Conferenza internazionale convocata a Berna il 15 settembre 1869. Presenziavano l'Italia, la Prussia, il Granducato di Baden, il Württemberg.

Presiedeva la seduta il consigliere federale e presidente della Confederazione Welti. Fu un incontro di preparazione elaborato soprattutto sulla base del programma dell'«Unione del Gottardo» e che prendeva in considerazione, inoltre, i già studiati progetti dell'Ingegnere Koller, degli esperti dell'Unione Beckh e Gerwig, dell'ing. Wetli e l'idea delle gallerie elicoidali suggerita a suo tempo da Pasquale Lucchini.

Dopo questa prima intesa di principio, le parti sottoscrissero un protocollo finale il 15 ottobre 1869.

#### «Article premier.

La Suisse et l'Italie s'unissent pour assurer la jonction entre les chemins de fer allemands et les chemins de fer italiens par le moyen d'un chemin de fer suisse à travers le St.-Gothard. Le réseau du St.-Gothard à construire pour atteindre ce but comprend les lignes suivantes:

Lucerne-Kussnacht-Immensee-Goldau  
Zoug-St. Adrien-Goldau  
Goldau-Fluelen-Biasca-Bellinzona  
Bellinzona-Lugano-Chiasso  
Bellinzona-Magadino-frontière italienne vers Luino, avec embranchement sur Locarno.  
Ce réseau aura une longueur d'environ 263 Kilomètres.

Dans le but de faciliter l'exécution de ces lignes, les parties contractantes accorderont en commun une subvention à la société qui formera pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du St. Gothard.

Dans l'organisation de cette société, le Conseil fédéral prendra les mesures néces-

*saires pour assurer l'exécution de l'entreprise et de tous les engagements mentionnés dans la présente convention. A cet effet, les status de la société devront être soumis à l'approbation du Gouvernement fédéral»<sup>52</sup>.*

Due giorni dopo, Svizzera e Italia firmarono la Convenzione del S. Gottardo. Il 20 giugno 1870 fu la volta della Prussia. Il neonato secondo Reich germanico vi aderirà il 28 ottobre 1871.

### Sussidi: intese e perplessità

Il trattato internazionale fissò le basi giuridiche e finanziarie del traforo del Gottardo. Furono preventivati, dagli esperti Beckh e Gerwig della Gotthard-Bahn, 187 milioni di franchi quale somma necessaria per l'esecuzione del programma dei lavori. 85 di questi andavano in sovvenzioni a fondo perduto, così suddivisi:

45 a carico dell'Italia;

20 della Germania;

20 della Svizzera.

Al Consiglio Federale svizzero fu demandato il controllo sulla retta applicazione della Convenzione stipulata nella Conferenza internazionale.

Tuttavia c'era ancora chi si incaponiva sul Lucomagno; il Rothschild, ad esempio, spalleggiato dai banchieri parigini. Ma erano gli ultimi, vani sussulti di un progetto ormai morto, anche se si protrassero a lungo e sinuosamente nella Svizzera occidentale, favorevole al Sempione, e nel Ticino.

Quando infatti la Confederazione dovette trovare i 20 milioni di sua spettanza (anche le sovvenzioni degli stati cofirmatari dovevano essere consegnate al Consiglio Federale a scadenze precise) trovò alcune remore presso determinati cantoni, Berna innanzitutto.

La richiesta del Consiglio Federale al Ticino di un ulteriore suo contributo di 2 milioni diede adito ad accesi dibattiti nelle sedute del Gran Consiglio, anche perché nel progetto non era inclusa la realizzazione del tronco Bellinzona-Magadino-Luino.

Con decisione del 9 dicembre 1869 viene votato un sussidio di un solo milione con «l'incarico al Consiglio di Stato di indirizzare al Consiglio Federale e al Comitato del Gottardo una stringente memoria per fargli sentire che con il decretato aumento di sussidio, il Cantone Ticino ha dato tutto quello che poteva dare»<sup>53</sup>.

Si ricordi che «il Cantone Ticino oltre ai 4 milioni in denaro (3 all'inizio e uno supplementario per il Ceneri) accordò gratuitamente (...) i terreni non produttivi appartenenti a Comuni, Patriziati, Corporazioni, Circoli e Distretti dello Stato e così pure l'uso di cave di pietra, della calce, del gesso, della sabbia e della ghiaia dei fiumi o torrenti o sulle rive... nella misura occorrente per la costruzione e per il mantenimento della strada ferata e delle sue dipendenze»<sup>54</sup>.

### Azione del Piode e remore italiane

Sempre nel 1870, il Parlamento italiano, nell'ultima sua seduta in Firenze capitale, votò a sua volta gli attesi 45 milioni a fondo perso per il Gottardo.

Altro retroscena tormentato. Agisce su questa ribalta il plenipotenziario svizzero G.B. Pioda che faticosamente e affannosamente convincerà della necessità delle sovvenzioni il Presidente del Consiglio Giovan-

ni Lanza ed il Ministro delle Finanze Quintino Sella.

«Guadagnato il Governo si trattava di spuntarla alla Camera ed in Senato (...). L'opposizione alla Camera era fortissima e minacciava di avere il sopravvento. Il Pioda intervenne ancora una volta presso il Governo che persuase ed indusse a porre la questione di fiducia sopra tale proposta. Per decidere il Governo a porre la questione di fiducia (misura della quale non si era ancora abusato) bisognava esercitare una grande influenza sui Ministri.

Solo di fronte alla questione di fiducia il Parlamento si arrese.

Quello era il Ministero che aveva condotto gli italiani a Roma e non gli si poteva contestare la piena fiducia.

E fu così che il Parlamento italiano, sedente per l'ultima volta in Firenze, votò i 45 milioni a fondo perduto per il Gottardo»<sup>55</sup>.

### Svizzera: disappunto di determinate correnti politiche

Qualche scaramuccia si ebbe soltanto nella messa in opera di dettagli della Convenzione e soprattutto in materia di normativa tariffaria.

Il Gottardo, voluto da tre nazioni, era naturale esigesse un reciproco adattamento a scapito talora di ben determinati interessi. Il maggior disagio fu sofferto dalla Svizzera che si ritrovò ad essere «corridoio» tra Germania e Italia nonché legata a precise disposizioni (taxes maximales) sancite negli articoli 8, 9 e 10 del trattato Svizzera-Italia del 15 ottobre 1869. Posizione, comunque, di «servizio» che non sempre piacque agli Svizzeri. La Confederazione fu infatti accusata, da parte conservatrice, di essersi legata al carro della politica italo-tedesca e d'aver permesso, col Gottardo, un chiaro attentato alla propria indipendenza.

Accusa impropria: non avendo potuto risolvere da sola un così grave problema era logico dovesse sacrificare quel minimo della sua sovranità in favore di chi l'aveva aiutata. Definire autolesionismo una corretta intesa fra le parti apparve piuttosto eccessivo.

### Inizio dei lavori Vistosi errori di valutazione finanziaria

Poteva finalmente formarsi, il 6 dicembre 1871, la Compagnia ferroviaria del S. Gottardo, più comunemente conosciuta come Gotthard-Bahn, che scelse per sua sede Lucerna.

Essa procedette con sollecitudine all'appalto dell'opera che, nell'agosto del 1872, fu affidato all'Entreprise du grand tunnel du Gothard Louis Favre & Cie, una ditta ginevrina diretta dallo stesso Louis Favre. Cifra convenuta: fr. 47 804 300. —. Ultimazione dei lavori: otto anni a decorrere dal 1. ottobre 1872.

Obbligo d'impiegare macchinari e maestranze dell'ormai ultimata galleria del Moncenisio.

L'impresa Favre non temporeggiò: il 13 settembre fu attaccata la montagna dal lato di Airole ed il 24 ottobre da Göschenen. Nel '74 l'impresa adottò un sistema di perforazione meccanica che, usato dapprima per il lato nord, nel '75 venne applicato anche a quello sud.



Strumento di ratifica dell'Impero Germanico della Convenzione del San Gottardo; firme dell'imperatore Guglielmo I e del cancelliere Bismarck (29 ottobre 1871). (Museo PTT, Berna)

Come già visto, l'esecuzione dei programmi di lavoro avrebbe dovuto richiedere, secondo il Beckh ed il Gerwig, 187 milioni. Purtroppo la somma, già nel '75, si dimostrò insufficiente. Le stesse linee ticinesi di pianura avevano superato pericolosamente i preventivi.

L'«imponderabile», tanto temuto, si ribaltò, sfortunatamente anche sul traforo. Nacquero gravi tensioni fra la ditta appaltatrice dei lavori e la Gotthard-Bahn. Nelle difficoltà venivano a galla quegli incerti dettagli di contratto che probabilmente non avrebbero interferito se il clima fosse stato di normalità e tranquillità finanziarie.

Tensione si ebbe in seno alla stessa Gotthard-Bahn in quanto responsabile di questi inquietanti errori di valutazione fu ritenuto l'ingegnere-capo Gerwig, che tanto si era adoperato per il traforo. E il Gerwig se ne dovette andare.

Buco-abissale quello da colmare. La spesa effettiva aveva subito, nei confronti dei 187 milioni votati nel '69, un aumento di ben 102 milioni<sup>56</sup>.

Reazione preoccupata del Consiglio federale che vedeva compromesso il proprio prestigio per aver fallito nella sua azione di vigilanza demandatagli dai cofirmatari. Per cominciare, una sua commissione creata ad hoc riduceva la rovinosa dilatazione a 74 milioni.

Tempestivamente furono avvertiti della critica situazione gli Stati contraenti i quali convennero di riunirsi in Lucerna il 4 giugno 1877. Drastici tagli sul progetto e sui tempi

di esecuzione: un solo binario; Lugano vittima illustre, per insistenza tedesca, in seguito alla sospensione della costruzione della linea del Ceneri; ridimensionato l'ammancio a 40 milioni che dovevano venire rifusi in queste proporzioni: 10 la Germania; 10 l'Italia; 8 la Svizzera; il resto, la stessa Compagnia del Gottardo.

#### «Convenzione supplementare» del 1878

L'incontro tra Svizzera, Germania e Italia in tempi difficili rappresentò comunque, e solo, una «Convenzione supplementare» a quella del '69. Fu concluso, tuttavia, in un clima denso di difficoltà politiche che avran-



20 maggio 1882. Davanti alla nuovissima stazione di Lugano s'innalza il padiglione fatto venire appositamente da Lucerna per gli illustri ospiti; ma a poco servirà a proteggere dal tremendo acquazzone...

no eco particolarmente in Svizzera, il 12 marzo 1878.

Proprio in Svizzera, tra la Convenzione e la sua ratifica il clima appare surriscaldato: controversie fra cantoni, lotte di parte. Sembrava avessero o avessero avuto ragione coloro che vedevano malnata l'idea Gottardo. L'Escher, attaccato violentemente, dovette dimettersi nel 1878 dalla sua carica di presidente della Compagnia del Gottardo. Anche Zurigo, il cantone d'origine di «re Alfredo», recalcitrò non poco nei confronti della «Convenzione supplementare». Perfino Italia e Germania condizionarono i loro versamenti a quelli della Svizzera che, a sua volta, si illuse di ottenere facilmente 6,5 milioni dai cantoni e 1,5 dalla «Central Suisse» e dalla «Nord-Est».

Trovata pertinace renitenza, lo stesso Consiglio federale dovette provvedere al versamento di 6,5 milioni contro la sua «neutralità ferroviaria». Ire da parte della Svizzera orientale ed occidentale che esigettero, in nome di una sana giustizia distributiva, anche per se stesse ugual trattamento.

Il 22 agosto 1878 si frantumava dunque l'«aureo» principio del non intervento, in materia ferroviaria, della Confederazione. Concedendo alla linea del Gottardo, essa dovette provvedere egualmente a quelle alpine della Svizzera orientale ed occidentale. L'iniziativa, che doveva essere ratificata per

referendum dal popolo svizzero, trovò tale consenso — segno della maturità raggiunta sul problema — che passò a larga maggioranza, nonostante il pollice verso di Appenzello interno, Grigioni e Vaud (votazione del 19 gennaio 1879).

#### La questione del Monte Ceneri

I lavori di scavo della galleria avevano preso avvio, ad Airolo, nell'estate del 1872 e quelli ferroviari nel 1873, tanto che già nel '74, furono messe in esercizio le linee Biasca-Bellinzona, Lugano-Chiasso e Bellinzona-Locarno. La questione del Ceneri (che poneva difficoltà tecniche di realizzazione per le pendenze eccessive di una soluzione, e fi-

#### Note

<sup>1</sup> Carlo Ilarione Petitti, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento d'esse*, Cinque discorsi, Capolago 1845, pag. 11.

<sup>2</sup> Giulio Guderzo, *La vicenda dei valichi nel secolo XVIII e XIX*, da «Il sistema alpino, economia e transiti», Bari, pag. 73-80.

<sup>3</sup> Stefano Francini, *La Svizzera italiana*, 3 voll., Lugano 1837-40. Nuova edizione Banca della Svizzera italiana a cura di P. Chiara, Lugano 1971, I, pag. 190.

<sup>4</sup> Va ricordato G.B. Pioda, uomo-chiave assieme all'ingegnere Pasquale Lucchini per la questione gottardista, il quale già nel 1843, a Zurigo, in una delle periodiche conferenze che si tenevano per i problemi postali, prospettò la possibilità di collegare il Ticino con la Svizzera interna mediante, appunto, il traforo del Gottardo.

<sup>5</sup> Carlo Ilarione Petitti, *Delle strade ferrate...*, cit., pag. 280.

<sup>6</sup> Lettera di G. Brocchi dell'11 maggio 1844, Archivio cant., Diversi, scat. 184.

<sup>7</sup> G.A. Carbonazzi, *Estratto con analisi della relazione di accompagnamento del progetto di massima per l'apertura di strade ferrate nel Cantone Ticino*, Lugano 1845.

<sup>8</sup> Lettera di G. Brocchi da Torino, 25 giugno 1845, Archivio cant., Diversi, scat. 184.

<sup>9</sup> *Programma, concessione legislativa e statuto della Società anonima delle strade ferrate Elvetica Meridionale*, Capolago Tipografia Elvetica 1847, pag. 10.

<sup>10</sup> Lettera da Torino, 18 settembre 1847, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

<sup>11</sup> Lettera di Solaro della Margherita, Torino 1. settembre 1845, Archivio cant., Diversi, scat. 184.

<sup>12</sup> *Convenzione tra i Cantoni di S. Gallo, dei Grigioni e del Ticino*, Tipografia del Verbano, Coira 1845.

<sup>13</sup> *Convenzione...*, cit., pag. 3.

<sup>14</sup> Lettera di Re C. Alberto al Governo del Cantone Ticino, Torino 6 dicembre 1845, pag. 3, Archivio cant., Diversi, scat. 185.

<sup>15</sup> Documento di ratifica della Convenzione del 16 gennaio 1847 datato 30 aprile 1847, Archivio cant., Diversi, scat. 185.

<sup>16</sup> Lettera del Consiglio di Stato al Consiglio federale, Lugano 6 giugno 1850, Archivio cant., Diversi, scat. 192.

<sup>17</sup> Pasquale Lucchini, *Sulla linea più conveniente per la costruzione di una strada ferrata attraverso le alpi e la Svizzera*, Bellinzona 1852.

<sup>18</sup> Bollettino delle strade ferrate dell'industria e del Commercio, Torino 22 giugno 1853.

<sup>19</sup> Protocollo della Conferenza di Torino, 18 luglio 1853, pag. 1, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

<sup>20</sup> Protocollo..., cit., pag. 8-9.

<sup>21</sup> Esposto di L. Torelli al Consiglio di Stato, 24 luglio 1853, pag. 4-5, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

<sup>22</sup> Progetto di concessione della ferrovia Lucomagno-Brissago alla Società inglese Brett-Piccio-Gurney, 2 giugno 1853, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

<sup>23</sup> Arrête du Conseil fédéral Suisse, 7 octobre 1853, Archivio cant., Diversi, scat. 192.

<sup>24</sup> Feuille Fédérale Suisse III année, vol. 1, No. 19, samedi 19 avril 1851, pag. 343.

<sup>25</sup> *Chemin de fer des Alpes, rapport sur le chemin de fer le plus convenable pour relier l'Allemagne et la Suisse avec l'Italie*, di Koller, Hachner, Negretti, Bellinzona 1853, pag. 3, Archivio cant., Diversi, scat. 259.

<sup>26</sup> *Chemin de fer des Alpes...*, cit. pag. 51.

<sup>27</sup> Pasquale Lucchini, *Progetto di una strada ferrata attraverso il S. Gottardo*, 1853, pag. 7.

<sup>28</sup> In Archivio cant., Diversi, scat. 188.

<sup>29</sup> Lettera di C. Du Coster al Gran Consiglio, Genova 1. giugno 1856, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

<sup>30</sup> Capitolato per la Concessione della strada ferrata del Lucomagno, 9 settembre 1856, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

<sup>31</sup> Giulio Guderzo, *La vicenda dei valichi...*, cit., pag. 90.

<sup>32</sup> È interessante però annotare che il Cavour, rientrando da Plombières, avrebbe avuto «l'in-

nanziarie per l'eventuale scavo di una galleria Cadenazzo-Bironico come soluzione alternativa) fortunatamente si sbloccò con una certa tempestività grazie all'intervento italiano. Tra Svizzera e Italia fu firmato un **Trattato speciale** il 16 giugno 1879.

«Art. 1: "La Suisse et l'Italie s'unissent pour assurer, au moyen d'un subside spécial, la jonction par le Monte Ceneri, entre la ligne Bellinzona-Pino et celle de Lugano-Chiasso, dans le délai prévu par l'article 3 du traité du 13 mars 1878 pour l'achèvement de ligne Immensee-Pino"»<sup>57</sup>.

I contraenti si obbligavano al versamento di 3 milioni ciascuno. Contributo del Ticino: 1 milione di franchi; quello della Compagnia del Gottardo: 5 milioni.

Fu proprio il sussidio di 1 milione da parte del Ticino che sbloccò parecchie difficoltà a Roma quando si trattava di approvare il versamento supplementare di 10 milioni (26 marzo 1879). Gli avversari del Gottardo, in un ultimo sussulto, desideravano dimostrare il disappunto ticinese per invogliare ad identico ripensamento l'Italia quando il Cantone, invece, improvvisamente e per primo, lo votò.

Garantita la salvezza finanziaria, alla Compagnia del Gottardo non restava ora che eseguire secondo i piani.

Silvio Lafranchi

tenzione di far ritorno per il Lucomagno, al fine di osservare di persona la gran questione dell'apertura di una ferrovia per quel monte...» (lettera del Consiglio di Stato del 24 luglio 1856, Archivio cant., Diversi, scat. 192). L'intenzione è confermata con telegramma del 26 agosto 1858 del Lanicca, suo accompagnatore particolarmente interessato, da Coira al Consigliere di Stato ticinese Luigi Bolla che l'avrebbe atteso il 29 a Olivone, assieme all'altro consigliere delegato Luigi Lavizzari. Ma, avverte il successivo dispaccio del 29 agosto: «a motivo del cattivo tempo il conte Cavour arriverà domani a Bellinzona, via Bernardino. Avvisate Olivone di non aspettarci (Archivio cant., Diversi, scat. 192). La sera del 30 il Cavour era a Locarno e, a un discorso indirizzato al consigliere Varenna, rispose richiamando la comunità d'interessi commerciali e politici tra il Ticino e il suo paese e manifestando seri propositi d'intervento affinché si trovasse una soluzione per superare il grave ostacolo costituito dal Lucomagno («Gazzetta Ticinese» del 2 agosto 1858).

33) Pasquale Lucchini, *Passaggio del S. Gottardo, Quinta memoria*, Lugano 1861, pag. 1.

34) Pasquale Lucchini, *Passaggio...*, cit., pag. 3

35) Processi verbali del Gran Consiglio, 1863.

36) P. Paleocapa, *Sulla ferrovia attraverso le Alpi elvetiche e sul tracciato migliore delle linee subalpine per congiungere la rete svizzera colla Italia*, Torino 1863, Archivio cant., Diversi, scat. 188.

37) In «Gazzetta del Popolo Ticinese», 31 agosto 1864.

38) Vanno ricordati, del Cattaneo, anche i vari manifesti, le numerose lettere e gli appelli indirizzati, assieme al presidente Carlo Battaglini e a nome della Società ticinese promotrice del passaggio ferroviario per il S. Gottardo e delle linee interne, al popolo ticinese, al Gran Consiglio, al Consiglio federale, a Cavour: con Lugano si batteva per una linea fino a Chiasso, escludendo anche la soluzione della Bellinzona-Varese per Agno.

39) Stefano Jacini, *Lucomagno, Gottardo o Spluga, sul modo di chiudere la discussione e di accelerare la decisione sull'argomento*, Milano 1864.

40) *Riassunto degli elementi commerciali e tecnici attinti agli studi di ultimo eseguiti a cura del Comitato di Lucerna in vista della costruzione della ferrovia del Gottardo*, Torino 1865.

41) *Riassunto...*, cit., pag. 8.

42) *Il Lucomagno paragonato al S. Gottardo in ordine al passaggio ferroviario delle Alpi Elvetiche*. Esposizione del Comitato promotore della ferrovia del Lucomagno, Genova-Firenze, 1865.

43) *Il Lucomagno paragonato al S. Gottardo...*, cit., pag. 144.

44) *Il Lucomagno paragonato al S. Gottardo...*, pag. 216.

45) Vedi nota 36).

46) Risoluzione del Gran Consiglio del 9 dicembre 1865, in Processi verbali del Gran Consiglio 1865.

47) Seduta del Gran Consiglio del 14 dicembre 1865, in Processi verbali del Gran Consiglio 1865.

48) Seduta del Gran Consiglio del 5 febbraio 1866, in Processi verbali del Gran Consiglio 1866.

49) Seduta del Gran Consiglio del 10 febbraio 1866, in Processi verbali del Gran Consiglio 1866.

50) Processi verbali del Gran Consiglio, 1867.

51) Processi verbali del Gran Consiglio, 1868 e 1869.

52) *Mémoire du Département fédéral du chemin de fer du St. Gothard*, Berne, pag. 5. Si consultino inoltre gli *Actes concernant l'établissement d'un chemin de fer à travers les Alpes*, Berne 1869. (Biblioteca delle FFS, Berna).

53) Processi verbali del Gran Consiglio, 1869.

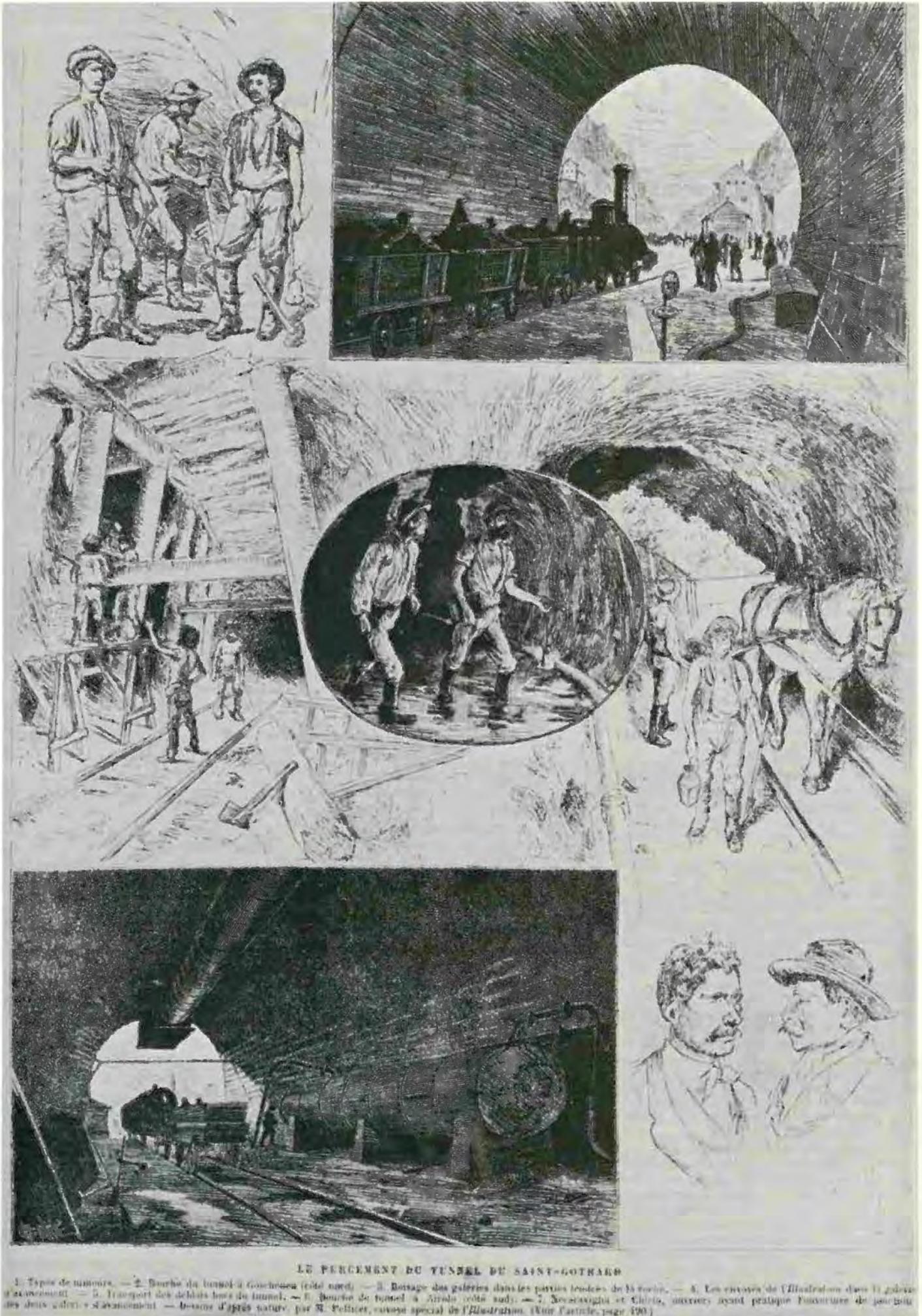
54) Antonio Galli, *Notizie sul Cantone Ticino*, 3 voll., Lugano-Bellinzona 1937, vol. II, pag. 874.

55) Fausto Pedrotta, *G.B. Pioda, C. Cattaneo e P. Lucchini, per il traforo del S. Gottardo*, Bellinzona 1932, pag. 38-39.

56) Hans Bauer, *Les chemins de fer suisses après un siècle, 1847-1947*, Neuchâtel 1947, Tome premier, pag. 129.

57) *Convention supplémentaire pour l'exploitation d'un chemin de fer par le St. Gothard*, Mémoire du Conseil fédéral, Berne 1878.





LE PERCEMENT DU TUNNEL DU SAINT-GOTHARD

1. Types de mineurs. — 2. Bourbe du tunnel à Gochousea (côté nord). — 3. Bottage des galeries dans les parties tendues de la roche. — 4. Envoi de l'illustration dans la galerie d'aérage. — 5. Transport des débris hors du tunnel. — 6. Bourbe de tunnel à Arralo (côté sud). — 7. Necessaire et Chêne, ouvriers ayant pratiqué l'ouverture de jonction des deux galeries et avancement. — Dessins d'après nature, par M. Pellicier, artiste spécial de l'Illustration. (Voir l'article, page 490.)

# Momenti di vita ad Airolo nel decennio 1872-1882

di Ugo Maffioletti

## Airolo prima del 1872

Secondo il censimento federale del 1870, Airolo, come comune, contava 1760 abitanti. Essi erano distribuiti in otto centri abitati: Airolo, Madrano, Valle, Brugnasco, Nante, Fontana, Bedrina e Albinasca. Grazie al prospetto d'imposta cantonale per l'anno 1873, compilato dall'apposita delegazione comunale, è possibile avere preziose informazioni sulla situazione socio-economica. Nel documento citato i contribuenti sono iscritti secondo il villaggio in cui avevano il domicilio e in base alla rendita avuta, o alla sostanza posseduta, nel corso dell'anno precedente. Nel mio lavoro ho considerato solamente le persone fisiche e non gli enti o le società.<sup>1)</sup>

— Airolo aveva la funzione di centro rispetto agli altri nuclei abitati, prova ne è la presenza di quei servizi (medico, negozi, ufficio postale, alberghi) mancanti altrove. Dei 66 contribuenti non rientranti nel settore primario e domiciliati nel comune di Airolo, 54 risiedevano ad Airolo-paese, ciò che equivale all'82%.

Bisogna altresì notare, per una corretta interpretazione della tabella precedente, che sotto il nome di un contribuente, di solito il capofamiglia, erano pure compresi quei figli adulti che vivevano ancora in famiglia, formando un unico fuoco, per cui la loro professione non è indicata.<sup>2)</sup>

L'agricoltura era quindi l'attività principale, i contadini airolesi, per motivi climatici e

	Airolo	Madrano	Valle	Fontana	Brugnasco	Nante	Albinasca	Bedrina	Comune di Airolo
Contadino	127	62	33	29	25	19	5	1	301
Vetturale	4								4
Carrettiere	2								2
Conducente	7								7
Postiglione	1		1				1		3
Speditore	3								3
Facchino	1								1
Oste	5	1							6
Alberatore	2								2
Negoziante	7								7
Bottegaio	2								2
Falegname	4			2	1				7
Segatore	1	1	1	1					4
Fabbro	3								3
Calzolaio	2								2
Orologiaio			1						1
Maestro		1							1
Consigliere di Stato	1								1
Impiegato postale	1								1
Cantoniere			1						1
Controllore	2								2
Sacerdote	3								3
Sagrestano	1								1
Medico	1								1
Possidente	1								1
Non indicata	11	2	2	1					16
Non comprensibile	1								1
<b>Totale contribuenti</b>	<b>193</b>	<b>67</b>	<b>39</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>19</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>384</b>

Vale la pena di evidenziare come:

— La percentuale di contadini nei vari villaggi era molto elevata: Madrano 92,5%, Valle 84,6%, Fontana 87,8%, Brugnasco 96,1%, Nante 100%. Airolo, invece, aveva una percentuale di contadini che raggiungeva solamente il 65,8%, il che significa un 20%, al minimo, meno delle altre terre. Le percentuali più alte di contadini si registravano a Brugnasco e Nante, che erano, con Fontana, le frazioni più discoste dalla strada del Gottardo.

— Non vi era nessuna industria o fabbrica artigianale di una certa importanza.

— La strada del San Gottardo era una fonte importante di lavoro per la popolazione: vetturali, carrettiere, conducenti, postiglioni, osti,...

morfologici, orientavano in modo preponderante la loro produzione verso la pastorizia e l'allevamento del bestiame. Comparando le percentuali della popolazione e del patrimonio zootecnico airolesi<sup>3)</sup> rispetto a quelle ticinesi si constata che la popolazione airolese costituiva l'1,4% di quella ticinese, ma possedeva il 6% degli equini, il 3,4% degli ovini, il 2,2% dei bovini, l'1,9% dei suini e l'1,1% dei caprini. L'elevato numero di equini presenti non rispondeva ai bisogni dell'agricoltura ma a quelli dei traffici: il 52% di tutti gli equini della Leventina si trovavano ad Airolo.

Il passo del San Gottardo costituiva una fonte di lavoro di grande importanza: i fratelli Motta divennero mastri di posta, cioè appaltatori di trasporti sotto la sorveglianza

dell'amministrazione cantonale prima, federale poi, occupandosi del trasporto di persone e merci da Faido sino all'Ospizio. Per questa attività i Motta disponevano di oltre 100 cavalli.<sup>4)</sup> Inoltre avevano il compito di sorveglianti della strada e custodi del valico, incarico affidato loro dal governo cantonale.<sup>5)</sup>

Il colle era transitabile tutto l'anno, eccetto i periodi di forti nevicata o di intenso pericolo di valanghe. Durante l'inverno 1859/1860 la strada rimase chiusa per 27 giorni, così suddivisi: 24, 25 ottobre; 1, 6 novembre; 2, 19, 25, 26, 27, 28, 31 dicembre; 2, 4, 5, 6, 7, 8 gennaio; 27, 28, 29 febbraio; 5, 7, 8, 22, 27, 30 marzo; 25 aprile.<sup>6)</sup>

Per riaprire la strada dopo una nevicata e per mantenerla agibile occorrevano delle persone: queste erano i cosiddetti «cusciadoo», ossia conciatori, i quali «conciavano» la strada in modo da permettere il ripristino dei collegamenti. Il personale necessario veniva reclutato, per il versante sud, ad Airolo. Si trattava di contadini, sottoccupati nella cattiva stagione e indotti ad accettare il lavoro, non privo di rischi e pericoli, per arrotondare le magre entrate. Il Bertoliati così li descrive: «Ma troppo spesso nevicava copiosamente; allora venivano arruolati i 'cosciador', i fanti del badile; venivano scagliati a centurie ai punti strategici delle valanghe o nelle cantoniere sino all'Ospizio. Vita di stenti e d'indicibili sofferenze quella dei 'galeotti' della montagna, retribuiti un franco e settanta centesimi giornalieri, al massimo tre franchi, per tener libera la via alle diligenze. Era dai loro ranghi che si reclutavano i futuri postiglioni».<sup>7)</sup>

Erano ancora i Motta ad avere in appalto la manutenzione della strada durante il periodo invernale. I costi per questo servizio variavano molto, in dipendenza delle condizioni meteorologiche: nel 1879 si spesero franchi 47'989, nel 1880 24'332.<sup>8)</sup> Togliendo il guadagno degli appaltatori, restava pur sempre una discreta cifra che veniva data ai «cusciadoo», e si trattava di un cespite d'entrata del quale non potevano fruire le altre vallate alpine ticinesi. Il Bertoliati parla di centurie di uomini, il che o è un'esagerazione o si riferisce a casi eccezionali. Secondo il mio informatore, il cui padre aveva svolto quell'attività, c'era una squadra formata solitamente da 15-20 uomini che partiva al mattino e rientrava alla sera.<sup>9)</sup>

Precise norme, emanate dal Consiglio di Stato, regolavano il transito delle merci, specialmente in inverno: era stabilito un orario per la partenza da Airolo, il numero di conducenti per slitta, il carico massimo,...

gennaio	1'688	luglio	3'601
febbraio	1'648	agosto	4'036
marzo	2'548	settembre	4'090
aprile	2'596	ottobre	3'873
maggio	2'826	novembre	2'624
giugno	2'884	dicembre	2'279 <sup>11)</sup>

Le infrastrutture erano però insufficienti per garantire un trasbordo efficiente delle merci: quando i convogli giungevano all'ospizio, i somieri airolesi cedevano le merci dirette a nord agli urani, prendendo in consegna quelle destinate a sud. Significativa la descrizione fatta in proposito dall'ing. Müller: «Appena i carrettiere sono ar-

rivati all'ospizio con i loro convogli, persone e bestie già fortemente riscaldate dagli straordinari sforzi necessari e dai numerosi pericoli corsi per raggiungere quel luogo, devono sopportare delle difficoltà e delle prove ancora più dure, poiché si tratta ora di trasbordare le merci, e ciò all'aria aperta, ad una temperatura di meno venti gradi e con un vento che penetra ovunque e solleva i cristalli di neve. Quasi 150 convogli occupano immediatamente tutta la strada e ogni piazzuola nei dintorni dell'ospizio. Subito si crea una grande confusione di veicoli, di mercanzie buttate a terra in disordine, di uomini e di animali da tiro, dove non si passa che con fatica e, si può quasi dire, a rischio della propria vita. Il carrettiere non s'informa per niente se le merci sono nella neve o nel fango, se sono bagnate o danneggiate; d'altronde egli non può scaricare altrove i colli, anche se ciò fosse possibile perché dovrebbe preoccuparsi delle merci quando nessuno si prende cura di lui e del suo bestiame? Allorché il trasbordo è terminato, il conducente non riesce a uscire dalla calca che con immensi sforzi: bestie da soma e merci subiscono un trattamento assai rude e corrono parecchi pericoli. Con un tale modo di procedere e un'organizzazione simile ci si deve meravigliare che la quantità di mercanzie perse o avariate non sia maggiore. È più che probabile che questi sforzi crudeli uccidano più conducenti e bestie da soma che non le valanghe di tutta la strada».<sup>12</sup>

Nonostante certi scompensi il traffico era in continuo aumento: nel 1862 le persone che transitarono sul San Gottardo furono 27'208; nel 1864 32'498; nel 1867 37'188; nel 1869 38'548.<sup>13</sup>

Era pure permesso effettuare carriaggi anche durante le domeniche e ciò grazie all'approvazione da parte di Paolo V, nel 1617, di un indulto apostolico, riconfermato da Gregorio XVI nel 1835 dietro istanza delle autorità ticinesi.<sup>14</sup> Nota il Frascini che il

trasporto delle mercanzie anche nei di di festa era «per istar meglio in concorrenza cogli altri passaggi delle Alpi»: in tal modo, essendo in quel tempo i dazi di spertanza cantonale, anche gli introiti dell'erario ne provavano un giovamento.<sup>15</sup>

Malgrado i vasti pascoli alpestri e la presenza della strada del Gottardo le possibilità di impiego erano troppo poche in rapporto alla popolazione, per cui anche gli airolesi scelsero forzatamente la via dell'emigrazione. L'aumento dei traffici non servì a frenare il flusso migratorio; anzi, proprio a partire dalla metà del XIX secolo appare il movimento migratorio verso l'oltremare. Airolo ne rimane profondamente toccato.

Nel 1852 il comune di Airolo «consacra 25'000 franchi all'emigrazione e li consegna a cinquanta cittadini estratti a sorte».<sup>16</sup> Il 16 febbraio 1853 quando Radetzki espulse i cittadini ticinesi dal Lombardo-Veneto, rientrarono ben 210 attinenti di Airolo.<sup>17</sup> Nel 1869 29 airolesi partirono per le Americhe.<sup>18</sup> Il commissario di Leventina in un suo rapporto rileva che l'emigrazione verso il nuovo continente «può dirsi in generale che essa sia più di danno che non di utile (...) La più robusta e la miglior gioventù, specialmente del comune di Airolo, si avvia oltremare, ove in breve perde l'amore per la patria e per i parenti».<sup>19</sup> Nel 1871 furono 79 gli emigranti periodici, pari al 4,5% della popolazione, di cui 69 con destinazione la Francia.<sup>20</sup>

Nel contesto sociale ed economico descritto, si profila un avvenimento capace di sconvolgere l'ambiente: la costruzione di una linea ferroviaria che collegherà il nord con il sud delle Alpi attraverso il Gottardo, grazie ad un tunnel che congiungerà Airolo a Göschenen.

L'idea della ferrovia e del tunnel non piacque per niente agli airolesi: alcuni non credevano alla possibilità di forare la montagna<sup>21</sup>; altri, ed erano i più, temevano la disoccupazione dopo l'apertura della galleria: chi avrebbe ancora oltrepassato il vali-

co, arrischiando a volte la vita e sprecando una giornata di cammino? Chi avrebbe ancora affidato loro le merci da trasportare? Nemmeno i contadini vedevano di buon occhio questa novità: niente più neve da spalare lungo la strada o slitte da condurre voleva dire meno entrate. Inoltre, i terreni vicini al paese, i più comodi da lavorare, sarebbero stati espropriati; migliaia di metri quadrati di prati e campi sarebbero andati persi. Qualcuno arrivò persino ad affermare che le mucche si sarebbero spaventate al passaggio dei treni, ed avrebbero diminuito la produzione di latte.<sup>22</sup>

Esiste quindi un clima di avversione alla ferrovia e, quando nell'estate del 1871 alcuni ingegneri devono procedere a delle rilevazioni, il Consiglio di Stato invia una lettera alle municipalità di Airolo, Quinto e Prato Leventina per informarle della cosa, nella quale si legge: «... portiamo ciò a vostra cognizione perché vegliate a che nessun impedimento venga posto ai suddetti Ingegneri nell'esercizio delle loro funzioni, e dia- te loro protezione se occorre».<sup>23</sup>

## Airolo negli anni 1872-1882

### L'immigrazione

Un comune che aveva sempre visto partire i suoi abitanti in cerca di lavoro, assiste ora al fenomeno opposto, e ciò in misura impressionante. Il numero massimo di operai presenti contemporaneamente ed operanti esclusivamente per lo scavo della galleria sul lato sud è di 203 nel 1872, 751 nel 1873, 1362 nel 1874, 2'167 nel 1875, 2'300 nel 1876, 2'359 nel 1877, 2'145 nel 1878, 1'655 nel 1879.<sup>24</sup>

Bisogna poi aggiungere tutti coloro che, pur non essendo operai dell'impresa Favre, erano arrivati ugualmente in paese: mogli e figli di operai, negozianti, osti, calzolai, prestinari, ecc., per cui il numero effettivo degli immigrati era molto più elevato di quello riportato. Il censimento federale del 1880 dà per Airolo 3'678 abitanti, il che lo poneva al terzo posto nel Ticino, dopo Lugano e Bellinzona. Da notare che nel 1880 il tunnel era ormai quasi terminato, poiché l'ultimo diaframma era caduto alla fine di febbraio, per cui negli anni precedenti Airolo, nei periodi di punta, sfiorava i 5'000 abitanti, di cui circa il 35% originari del luogo e il 65% composto da stranieri, in stragrande maggioranza italiani del nord.

L'immissione di un tale numero di persone aventi usi e mentalità diversi da quelli degli autoctoni non fu indolore e immune da crisi di rigetto: oltre alle cause ricorrenti in situazioni del genere bisogna ricordare che Airolo non disponeva di infrastrutture adatte per accogliere una tale massa di persone e non era ben disposta psicologicamente, in quanto si vedeva nella ferrovia, come già detto, la rovina dei traffici lungo la strada e delle attività ad essa connesse. Inoltre bisogna tener conto di alcuni fatti capitati durante i primi mesi dei lavori, che non contribuirono per niente a distendere gli animi, come pure dei rapporti, sovente tesi, tra impresa Favre e Gotthardbahn da una parte e municipalità di Airolo dall'altra.

### Alloggi per gli operai

Uno dei grandi problemi posti dall'ondata di immigrazione fu quello dell'alloggio. L'impresa Favre non si preoccupò che in misura trascurabile di questo aspetto, costruendo

Airolo attorno al 1835. Risalta la strada del San Gottardo appena costruita. A sinistra, il ponte sul Ticino che dà l'accesso alla valle Bedretto. Le numerose «rascane» testimoniano la presenza della coltivazione della segale.



due soli edifici: la cosiddetta «casa degli ingegneri», adibita ad abitazione per i quadri tecnici e una casa destinata ad ospitare gli uffici amministrativi e lo spaccio dell'impresa. Per gli operai furono apprestate solamente pochissime baracche, tant'è che nel 1875 solo 150 persone potevano abitare in quelle costruzioni.<sup>25)</sup> Per i rimanenti, che ammontavano ad alcune centinaia nel primo anno per superare abbondantemente le due migliaia negli anni successivi, non restava altra possibilità che adeguarsi a cercare una sistemazione presso i privati cittadini di Airolo e delle frazioni limitrofe.

La popolazione locale non si lascia sfuggire l'occasione per affittare i locali che sono a disposizione. Così descrivono due cronisti dell'epoca la situazione del paese in quei giorni:

«Gli airolesi sono gente avveduta, ed ora che lor si pone l'opportunità di far buoni guadagni, sono ben lungi dallo starsene colle mani alla cintola. Sorgono sempre nuovi fabbricati, si vanno abbellendo quelli già esistenti, altri si ingrandiscono e le stalle stesse che sopravvanzano allo stretto bisogno vengono convertite in comode case od almeno si rendono abitabili. Locali che altre volte servivano di scuderie o simili, sono oggidì altrettanti negozi, osterie, botteghe da calzolaio, falegnami, ed altri mestieranti. L'insieme di tutto ciò dà al luogo l'aspetto di una borgata, abbenché dal lato della polizia igienica siavi ancora molto a desiderare.

Tutte o quasi queste costruzioni si fanno naturalmente per mera speculazione, ed è innegabile che i rispettivi proprietari ricavano di buone pigioni. In fatto di polizia locale ho tutte le ragioni di credere che questo municipio, d'accordo coi gendarmi di stazione, stia ben all'erta per prevenire ed impedire ogni turbamento. E ciò è indispensabile per mantenere la tranquillità e il buon ordine, tanto più adesso che, in causa dell'agglomeramento di tanti lavoratori, v'è continuo pericolo che venga scossa la pubblica quiete».<sup>26)</sup>

«Circa al già mentovato movimento in Airolo noi dobbiamo ancora aggiungere, che il comune aumentò la sua popolazione di un migliaio di persone.

Queste sono quasi tutte piemontesi, e la maggior parte operai, osti, macellai, prestina, bettolieri, negozianti, ecc. colle loro famiglie. Conseguentemente si nota fra la primitiva popolazione di Airolo la colonia ambulante di italiani, la quale si sforza di introdurre nuovi costumi e usi fra i pertinaci Airolesi.

Si è grandemente sentita la scarsità di comode abitazioni per tante famiglie...».<sup>27)</sup>

La maggior parte degli operai viveva in condizioni disastrose sotto tutti i punti di vista. Il Möschlin ce ne fa il seguente quadro:

«Nel locale ci sono dieci letti. No, non sono dieci, sono otto, proprio il numero massimo che poteva starci. Una dozzina o più di persone si accalcano in una camera, adulti e bambini gli uni vicini agli altri. Lì si cucina, si mangia e si dorme. Sopra la stufa sono appesi ad asciugare gli abiti umidi. Le galline passeggiano sul pavimento. Il gabinetto manca, oppure, quando c'è, manda il suo contenuto direttamente sulla strada. L'urina viene gettata sopra il mucchio di immondizia che si trova fuori dalla porta. Diarrea, dissenteria e febbri tifoidi circolano ovunque.



Airolo dopo l'incendio del 17 settembre 1877 vista da sud. In primo piano la piattaforma formata con il materiale estratto dal tunnel, su cui sorgerà la stazione. Verso sinistra, si scorgono le fondamenta delle baracche che il Favre sta costruendo per alloggiare gli operai rimasti senza casa. Al centro dell'immagine, verso il basso, l'edificio dove il Favre aveva lo spaccio e gli uffici amministrativi. La «Casa degli ingegneri», invece, è completamente a destra sotto la strada; l'imponente costruzione che la sovrasta è l'albergo dei Motta. A sinistra si distingue bene il «quartiere» di Flüra, che non è stato toccato dall'incendio in quanto si trovava a sopravvanto: spiccano nettamente le antiche case di legno. Interessante è confrontare la fotografia con il piano del villaggio della pagina precedente. Un po' ovunque, nei campi e nei prati che circondano l'abitato, si scorgono le «rascane», sulle quali si poneva la segale ad essicare.

Così vive la maggior parte degli operai dell'impresa del Gottardo che si trovano ad Airolo».<sup>28)</sup>

Qualcuno potrebbe pensare che l'autore citato ha esagerato nel descrivere la situazione, calcando appositamente la penna su certi aspetti, ma altre testimonianze confermano la descrizione del Möschlin. Un giornale dell'epoca riporta che camere da 4-6 operai sono occupate da 20-30 uomini, donne e bambini. Non vi è nessuna ventilazione; i letti si usano a turno. Ad Airolo, «il piccolo speculante è padrone della situazione».<sup>29)</sup> Rosea, in confronto, appare quindi la posizione di coloro che erano in due per un solo letto: essi facevano in modo di trovarsi in sciolte diverse, cosicché quando uno si alzava per recarsi al lavoro, l'altro si coricava per dormire.<sup>30)</sup>

Ci fu un vero boom nell'apertura di negozi e osterie. Nel già citato prospetto di imposta<sup>31)</sup> si rileva che nei primi quattro mesi del 1873 si stabilirono ad Airolo per svolgere i loro affari 4 negozianti, 4 bettolieri, 3 locandieri, 3 calzolari, 1 bottegaio, 1 pizzicagnolo e 1 salsamentario. Queste 17 persone provenivano tutte dall'Italia. Ma gli airolesi non stettero a guardare: parecchi ingrandirono i propri negozi e bettole, altri ne costruirono dei nuovi. Questi investimenti, come pure quelli riguardanti le abitazioni, erano possibili poiché vi era davanti un periodo di dieci anni che si prospettava ricco di affari; inoltre gli airolesi tra il novembre del 1872 e il maggio del 1875 avevano ricevuto 259'579 franchi in seguito alle espropriazioni dei terreni eseguite per conto della società ferroviaria. Questa somma corrispondeva al 72% di tutte le indennità versate tra il

1872 e il 1882 per espropriazioni di terreni nel comune di Airolo.<sup>32)</sup>

### L'approvvigionamento d'acqua

Un problema imprevisto si pose dopo pochi mesi dall'inizio dei lavori: in seguito alle esplosioni per scavare il tunnel, molte sorgenti scomparvero o diminuirono la portata, provocando così scompiglio e apprensione nella borgata, in modo particolare tra i contadini che dovevano abbeverare il bestiame.

Nel verbale delle riunioni del municipio, in data 9 marzo 1873, si legge che la «fontana di dentro» non riceve quasi più acqua: si invitava la Gotthardbahn a provvedere al ripristino.<sup>33)</sup> Per decine e decine di volte il municipio di Airolo si occupò della questione delle acque: lo scambio di corrispondenza tra comune e società ferroviaria fu molto intenso; come pure molto numerose le lettere di singoli privati che protestavano nei confronti della Gotthardbahn per i danni subiti o della municipalità per la carenza di acqua nelle fontane pubbliche.

Così nel 1873 i tre mulini situati a nord del paese vedono ridursi a nemmeno un terzo la quantità d'acqua che ne costituiva la forza motrice<sup>34)</sup> e devono ricorrere ad un legale per ottenere il versamento dell'indennità pattuita<sup>35)</sup>; i contadini continuano le loro giuste lamentele: «Tuttora privi di un riscontro all'istanza per di Lei mezzo inoltrata, qualche mese fa, alla Lod. Direzione della Società in Lucerna, i sottoscritti si permettono di farne richiamo insistendo perché si provveda, senz'altro ritardo, a ricondurre stabilmente l'acqua di cui essi usavano nelle loro proprietà, (...) tanto per l'ab-

beveramento del bestiame quanto per l'irrigazione dei prati».<sup>36)</sup>

La Gotthardbahn non dimostrò nessuna fretta nel risolvere la questione delle sorgenti sparite; ben altra solerzia impiegò invece nel chiedere al governo cantonale, al municipio di Airolo e a singoli privati la concessione per l'uso di acqua quale forza motrice per la produzione di aria compressa, utilizzata per le foratrici, accaparrandosi in pochi mesi le concessioni per le acque della Tremola, dei riali di Chiesso e Jenni e del fiume Ticino, operando in quest'ultimo caso uno sbarramento all'altezza di Fontana e costruendo un canale di derivazione sino ad Airolo.

Vane risultarono invece le richieste del comune alla Società ferroviaria per riportare l'acqua alla «fontana di dentro» o quelle dei privati per riottenere sui propri fondi: nel solo mese di marzo 1874 si registrarono una diffida alla Gotthardbahn affinché riconducesse l'acqua<sup>37)</sup>, una petizione di diversi cittadini al municipio affinché convocasse un'assemblea comunale straordinaria per trovare i mezzi per far valere i diritti del comune e dei privati nei confronti della Gotthardbahn<sup>38)</sup>, l'emanazione di disposizioni provvisorie per avere acqua in caso di incendio.<sup>39)</sup>

Il 25 aprile successivo l'acqua scompare an-

che dalle fontane di «mezzo» e di «fuori»: in pratica tutto il paese ne è privo<sup>40)</sup> e parecchi contadini per abbeverare le bestie devono recarsi sino a Valle, frazione che dista oltre un chilometro da Airolo.<sup>41)</sup> Questa grave situazione porterà la Gotthardbahn a progettare e costruire nello spazio di pochi mesi un nuovo acquedotto per rifornire le fontane pubbliche, portando l'acqua raccolta sul versante orografico destro del Ticino.<sup>42)</sup> Rimaneva sempre da risolvere la mancanza d'acqua per certe stalle; negli anni seguenti continuano le lamentele per nuove sparizioni di sorgenti in parecchi posti; il numero dei terrieri colpiti raggiunge quasi le due centinaia. Occasionalmente si lamenterà ancora scarsità di acqua in alcune fontane del paese. Ciò porterà, finalmente, la Gotthardbahn ad intervenire progettando e facendo eseguire in gran parte a proprie spese un nuovo acquedotto capace di rifornire in modo sufficiente sia il paese che i proprietari terrieri che... lei stessa per i bisogni della stazione.

Ma ciò avverrà solamente nel 1884<sup>43)</sup>, dopo oltre 10 anni di inconvenienti e disagi.

### Lo stato delle strade

Durante quegli anni si ebbe pure un notevole peggioramento dello stato delle strade. Le cause furono diverse, ma tutte collegate

all'estrazione e al trasporto dei «moloni», grossi blocchi squadrati di pietra, per rivestire l'interno della galleria.

Nel maggio del 1873 scrive il Consiglio di Stato al commissario di Leventina: «Gli operai dell'Impresa del Tunnel ferroviario ad Airolo lavorano a scavare sassi lungo la strada cantonale al disopra del paese, danneeggiano la strada stessa, la ingombrano di materiali per modo che, in alcuni luoghi, il passo è reso molto stentato e pericoloso, ed è impedito lo scambio dei veicoli per lunghi tratti. Col minare la rocca attigua alla strada il passo è reso mal sicuro... L'esplosione delle mine ha già recato diversi guasti alle colonnette, ai muri e al selciato nelle cunette... In breve i lavoratori dell'Impresa non hanno alcun rispetto delle opere pubbliche».<sup>44)</sup>

Negli anni successivi la situazione peggiorò ancora. Si ebbero continue diatribe con l'impresa Favre, poiché utilizzava carri non conformi alle regole vigenti (ruote troppo strette che rovinavano il fondo della carreggiata) e non rispettava il limite massimo di carico, pregiudicando così la sicurezza del traffico e causando nuovi danni alla pavimentazione stradale. Ingiunzioni, multe, accomodamenti, ricorsi e controricorsi si accavallano negli anni 1873, 1874, 1875, 1876 arrivando pure sul tavolo del Consiglio Federale e con un crescendo di asprezza nel tono delle lettere. Così scrive l'esecutivo cantonale all'ingegnere Maury, rappresentante dell'impresa Favre: «È veramente intollerabile il modo di procedere di codesti preparatori dei moloni, (...) i quali si permettono di manomettere e guastare tutto senza verun riguardo, con un'audacia o una non curanza che toccano il confine del criminoso».<sup>45)</sup> L'anno seguente, un'apposita commissione nominata dal Gran Consiglio per seguire e vagliare la faccenda si esprimerà sul conto di Favre affermando che «il signor Favre non ha il sentimento del suo dovere...»<sup>46)</sup>, lasciando così un'immagine alquanto diversa da quella agiografica tramandata in occasione di varie commemorazioni sul progettista della galleria.

Ma le cose non cambiarono, reclami vennero sporti pure dai mastri di posta e dai conducenti di merci di Leventina, i quali erano i primi a sopportarne i disagi. Ancora nel 1879 affermano che le strade «in alcuni punti sono ridotte a specie di cantiere per deposito di materiali di costruzione ad uso delle diverse imprese, e non presentano più al passaggio che una specie di sentiero incapace di dare lo scambio a due veicoli che si incontrino».<sup>47)</sup>

Questi disagi cesseranno con l'esaurirsi dei lavori, testimoniando così, pur in una situazione particolare, l'incapacità del governo ticinese nel far applicare e rispettare la legge. Ma ciò non meraviglia per niente, tenendo presente il momento politico ticinese di allora, caratterizzato da una grave crisi politica e ponendo mente agli interessi economici in gioco.

### Rapporti tra indigeni e stranieri

I rapporti tra la comunità airolese e quella immigrata furono contrassegnati da momenti di tensione notevole. Le cause furono molteplici: la precaria sistemazione logistica, le difficili condizioni di lavoro, lo scontro tra abitudini e mentalità diverse, il vedere i lavoratori stranieri come coloro che, indirettamente, provocavano la rovina dei traffici

Un'impressionante immagine della via principale di Airolo dopo l'incendio del 1877.



sulla strada, le sopraffazioni della Gotthardbahn e dell'impresa Favre nei confronti di alcuni diritti dei cittadini e di leggi e regolamenti vigenti (questione dell'acqua e della strada).

Oltre a quanto già scritto vale la pena di ricordare che l'attivazione di una fucina da fabbro ferraio sul finire del 1872 aveva dato adito a vari reclami da parte della popolazione, poiché ritenuta troppo vicina ai fienili, con conseguente pericolo di incendio per tutto il paese, essendo quasi tutte le case costruite in legno. Il 26 gennaio 1873 il municipio si fece interprete dei reclami popolari inoltrando una protesta ufficiale presso il governo cantonale<sup>48)</sup>, ottenendone una risposta quanto mai preoccupante. Infatti il Consiglio di Stato, pur riconoscendo che mancava la distanza legale tra la fucina e i fienili, «stante gli urgentissimi impegni dell'impresario della Società per la costruzione del tunnel, si dovrebbe evitare di recar, senza una vera necessità, disturbo alle prime sue disposizioni».<sup>49)</sup>

Pochi mesi dopo c'è lo scoppio di una volata di mine al passaggio della diligenza: in un rapporto redatto dalla direzione circondariale delle poste si legge che bisogna «ritenere che i minatori avessero aspettato a bella posta l'arrivo della diligenza per dar fuoco alle mine, poiché avrebbero potuto a tutto agio vederla nella discesa (e prevenirla, o attendere che fosse passata) e non ebbero poi vergogna di prendere la cosa in ridicolo, quando il convoglio si trovò nel maggior pericolo».<sup>50)</sup>

Nell'autunno dello stesso anno salta pure per aria un magazzino adibito al riscaldamento della dinamite, fortunatamente senza provocare vittime o feriti.

Non trascurabile poi il fatto che da alcuni anni era in aumento il numero degli italiani che dovevano venir sussidiati dall'ospizio del passo del San Gottardo perché privi di mezzi: 2'588 nel 1868, 3'414 nel 1870, 4'839 nel 1872, 4'950 nei primi quattro mesi del 1873<sup>51)</sup>, il Consiglio Federale ne viene informato affinché provveda per ottenere un contributo dall'Italia per le spese causate da queste persone. Evidentemente questi poveri viandanti non dovevano risultare molto graditi a parecchi valligiani perché non portavano alcuna fonte di guadagno.

Considerati gli avvenimenti esposti sinora, era pressoché impossibile che non si verificassero scontri tra forestieri ed airolesi. Le risse furono numerose e gravi, con morti e feriti da ambo le parti e con lunghi strascichi. Mi limiterò a riportare alcuni documenti dell'epoca per illustrare la situazione. Nell'ottobre del 1873 Favre comunica al Consiglio di Stato: «Se i fatti di ieri rimangono ancora esenti da repressione, noi non potremo più rispondere della sicurezza del paese.

Avverrebbero risse continue; i rancori si farebbero ogni giorno più inveleniti, e la calma rinascerebbe più difficilmente(...) Gli operai sono numerosi in paese; ed allorché essi venissero a supporre che non si vuol far giustizia di atti delittuosi quando essi ne sono le vittime, se la farebbero da sé e noi saremmo impotenti a reprimerli»<sup>52)</sup>.

Nel gennaio 1874 il quotidiano il Repubblicano dedica alcuni articoli ai disordini avvenuti nel Natale dell'anno appena concluso. Il cronista si chiede: «Quali sono le cause efficienti delle animosità, fra nazionali e stranieri, che conducono a così funesti e



Il ponte sul Ticino che porta in valle Bedretto visto da est. In primo piano il ponte vero e proprio, che si abbassa verso il greto del fiume per permettere il transito dei carri. In secondo piano, invece, la condotta d'acqua proveniente da «Al di là dell'Acqua», costruita nell'autunno del 1874 per rifornire le fontane del paese in conseguenza della sparizione di alcune sorgenti. In lontananza, sulla pendice la frazione di Albinasca.

deplorabili risultamenti? Mia opinione si è che non esistano cause veramente radicali, ma bensì solo dei precedenti meramente accidentali che misero in lotta, talora per motivi assai frivoli, un certo numero di giovani operai con altri giovani della località.(...) Nel decorso dell'ultimo estate altre risse ed altri ferimenti avvennero con detrimento di nazionali ed esteri. L'autorità giudiziaria iniziò quindi le sue inchieste, ma poi — more solito — arenò, e nessuna soluzione venne alla luce. Donde la convinzione e i lamenti d'ambo le parti, che giustizia non vi sia contro i colpevoli e che importi quindi farsela da sé».<sup>53)</sup>

Interessantissimo è poi un lungo rapporto che il dottor Giaccone, medico addetto al cantiere, scrive al ministro d'Italia a Berna, Melegari, per descrivere il disagio della colonia italiana ad Airolo. La lettera, molto particolareggiata, contiene pure alcune considerazioni degne d'attenzione: «Addetti ai lavori vi sono pure impiegati ed operai francesi, di cui alcuni compromessi come comunardi, non sono ben visti perché forestieri, sono in numero infinitamente inferiore ai nostri, eppure non ebbero mai a subire insulti, né essere arbitrariamente arrestati come gl'italiani.

L'odio e il disprezzo contro la nostra nazionalità sono tali che, molte volte io, che, per motivi di servizio, dovetti recarmi a Faido, a Göschenen, fermarmi ad Andermatt, ho dovuto alla tavola dell'albergo rimbeccare ora gli uni, ora gli altri, perché, appena fatti accorti della presenza d'un italiano, i Ticinesi non mancano mai d'attaccare Nazione e Governo. Ebbi a trovarmi l'anno scorso a Lugano col defunto Sig. Cav.re Chiara, che era colà Console italiano, gli parlai della cosa in questione, e ne ebbi in risposta che, unico modo di piacere nel Ticino si era lo sparlare dell'Italia e del suo Governo, e che

nel paese non erano accetti che i repubblicani in diciottesimo, ed i papisti sfegatati. Ed è vero purtroppo.

Sperare dal Governo cantonale che voglia o possa rimediare agli abusi di potere che si commettono a nostro danno, e a sfregio del nome italiano, è cosa affatto vana. Il Consiglio di Stato a maggioranza radicale ha contro di sé la maggioranza clericale del Gran Consiglio, i giorni suoi sono contati, ed il poco tempo che resterà al potere non lo vorrà certo impiegare a disgustare i suoi partigiani, che sono qui in maggioranza.(...)

Collo sviluppo dei lavori ferroviari maggior numero dei nostri verrà ad abitare questo poco ospitale paese, e l'animo rifugge dal pensare alle conseguenze che potrebbero sorgere da rancori lungamente repressi, dall'accumularsi di tante cause d'odio tra la popolazione locale e l'avventizia».<sup>54)</sup>

Dopo il 1875 ci fu un periodo di relativa calma, complici probabilmente le varie inchieste seguite all'uccisione di alcuni operai durante lo sciopero avvenuto a Göschenen nell'estate del 1875 e l'incendio del paese di Airolo, settembre 1877, che nello spazio di poche ore lasciò oltre 2000 persone senza tetto. Ma nel 1878 ci fu una notevole ripresa dei disordini, tanto da essere segnalati nei conti resi dallo Stato:

«Varî disordini, risse e ferimenti più o meno gravi, alcuni dei quali susseguiti da morte, si ebbero a deplorare in Airolo(...)».<sup>55)</sup>

Per cercare di tenere sotto controllo la situazione, le autorità ricorsero a misure di prevenzione di tipo poliziesco, quali il divieto di effettuare balli in periodi di forte tensione<sup>56)</sup>, una severa sorveglianza con multe che fioccarono a decine per il prolungamento d'orario, gli schiamazzi notturni, il gioco della morra, ecc.<sup>57)</sup>

Le forze di polizia furono raddoppiate, passando dai 3 uomini del 1872 ai 6 del 1876; il municipio fece richiesta al Consiglio di Stato di essere autorizzato ad allontanare i «forestieri rissosi» senza altre istanze, cioè senza seguire la trafila normale<sup>60</sup>; l'autorizzazione non fu concessa, e si applicò con molta severità la prassi solita, tant'è che l'esecutivo airolese si lamentò con il commissario di Leventina per «la facilità con cui si mettono in libertà le persone da noi proposte di allontanamento».<sup>61</sup>

Il Municipio si vide invece attribuire dal governo cantonale il compito di rilasciare i permessi semestrali di dimora ai forestieri<sup>60</sup>, incarico difficile poiché la grande mobilità degli operai impiegati nel cantiere e il loro numero richiedeva parecchio impegno e controlli continui, considerato anche come certi affittacamere davano alloggio a persone forestiere non munite del permesso di soggiorno e che l'impresa Favre le assumeva nei propri cantieri. Ciò scatenava le ire del segretario comunale, il quale in una lettera scrisse che quel comportamento «fa a noi sinistra impressione».<sup>61</sup>

Ma l'ondata di immigrazione portò anche, seppure lentamente, dei punti di contatto e delle aperture tra le due comunità. L'esame dei matrimoni celebrati in quel periodo ne dà una conferma.

Nei 13 anni tra il 1860 e il 1872 si ha un totale di 99 matrimoni. Tra le 198 persone che si

sono sposate ad Airolo, vi sono solamente quattro stranieri, tutti maschi, che hanno scelto una donna airolese. Nessun airolese ha sposato una straniera, come pure nessuna coppia di stranieri si è sposata ad Airolo.<sup>62</sup>

Per i 13 anni seguenti (1873-1885) vengono celebrati 175 matrimoni: 50 sono formati da coppie in cui sia l'uomo che la donna sono cittadini stranieri, ben 25 da stranieri con donne airolesi, mentre nessun airolese ha sposato una straniera. Interessante è constatare come l'uomo airolese abbia rifiutato il matrimonio con la straniera.

Il motivo? Sicuramente una «minore offerta» che non nel campo opposto, poiché la grandissima maggioranza degli immigrati erano maschi. Inoltre le emigrazioni precedenti avevano fatto diminuire il numero dei giovanotti, di modo che il campo dei pretendenti era più limitato. Ma ciò non basta a spiegare compiutamente il fenomeno: analizzando i matrimoni di cittadini airolesi celebrati all'estero, ci si accorge che nel periodo 1860-1885 gli uomini che si sposarono all'estero furono 30. Di questi ben 18 scelsero come sposa una compaesana, altri 6 una donna originaria dei comuni limitrofi e solo sei, corrispondenti al 20%, scelsero una straniera. Il proverbio moglie e buoi dei paesi tuoi era più che mai seguito.

Nel periodo 1886-1900 si ha la conferma dell'avvenuta apertura verso gli immigrati.

In totale si hanno 120 matrimoni: in 11 l'uomo straniero ha sposato una airolese, le unioni tra stranieri continuano ad un ritmo regolare, mentre per la prima volta si può notare che un airolese, ad Airolo, sposa una straniera, e ciò in ben 7 casi. Quest'apertura, finalmente, dell'uomo si nota anche fra gli emigranti: tra il 1866 e il 1900 su 12 cittadini airolesi che si sposano all'estero, sono 4, pari al 33%, quelli che scelgono per moglie una straniera.<sup>62</sup>

Ma apertura non significa accettazione completa, integrazione: per esempio il patriziato rimase sempre chiuso ai nuovi arrivati, come pure a coloro che da decenni vivevano nel villaggio. Ancora in epoche recenti i patrizi non hanno voluto ammettere nel loro interno nuove famiglie.<sup>63</sup>

### Conclusione

Il decennio 1872-1882 fu senz'ombra di dubbio, per Airolo, il più movimentato della sua storia e segnò pure una svolta radicale nel suo sviluppo.

Le preoccupazioni che gli airolesi avevano nutrito alla notizia della costruzione della ferrovia si dimostrano ora più che giustificate.

Con l'inverno 1881-82 termina il lavoro dei «cusciaoo»: non ha più senso mantenere aperta la strada quando ormai si può passare sotto la montagna. I contratti con i mastri

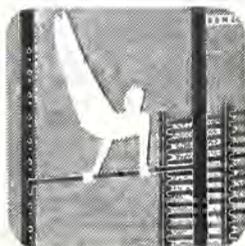
## **AG** IMPRESA GENERALE ANTONINI + GHIDDI SA

6500 BELLINZONA - Uffici: V. Stazione 30 - Telefono 25 43 51 / 52

progettazione - esecuzione  
arredamenti cucine  
laboratori aule scienze  
mense

**astor**

**ASTOR Arredamenti SA 6850 Mendrisio**  
Via C. Pasta 25 Tel. 46 40 66  
Locarno Via Borghese 2 Tel. 31 41 41



Un buon indirizzo per  
le scuole ticinesi:

**Fabbrica di attrezzi  
di ginnastica,  
di sport e di giochi**

**Alder & Eisenhut AG**

8700 Küsnacht ZH Tel. 01 910 56 53  
Fabbrica a 9642 Ebnat-Kappel SG

## **ZURIGO ASSICURAZIONI**

**Agenzia Generale GIUSEPPE SOLCÀ**  
Lugano, Via Pretorio 13, tel. 091/21 08 80  
Bellinzona, viale Portone 4, tel. 092/25 13 61

TRATTIAMO TUTTI I RAMI



## **CASARICO SA**

COSTRUZIONI METALLICHE - UFFICIO TECNICO  
Serramenti e facciate continue in alluminio  
Serramenti e facciate continue in acciaio  
Pareti mobili - Carpenteria metallica

Casarico SA CH-6826 Riva San Vitale Via Cereda

## **SPALU SA**

Lugano  
091 51 80 21

Pavimentazioni stradali  
Costruzione piste  
e campi sportivi

ANCHE PER LA SCUOLA



**INNOVAZIONE**

## **CITTÀ DI CAMPIONE D'ITALIA**

*Manifestazioni sportive, culturali, ricreative,  
Turismo, convegni, congressi*

di posta del Gottardo vengono denunciati; l'ultima storica diligenza vi transita il 31 maggio 1882.

Per la famiglia Motta inizia la parabola discendente della sua potenza, per molti contadini l'inverno diventa più triste: mancano le attività legate alla strada; per postiglioni, conduttori e somieri il lavoro cessa in misura quasi totale.

I nuovi posti creati con l'avvento della ferrovia non sostituiscono, nei primi anni, che in misura scarsissima quelli che ha soppresso. Nel 1883 alla stazione di Airolo vi sono in tutto 7 persone: di queste, tre sono di Airolo, le altre provengono dalla Svizzera tedesca, tre, e dall'Italia, una. Gli addetti alla manutenzione della linea sono 15: sette sono nominati e fra essi sei sono gli airolesi; otto, tutti cittadini di Airolo sono assunti a giornata, in dipendenza delle necessità.<sup>64)</sup>

Essere assunto nella Gotthardbahn per svolgere un lavoro che non fosse quello della sorveglianza e manutenzione della linea, non era alla portata di tutti. Trattandosi di una nuova professione, bisognava seguire un corso di istruzione, non remunerato, della durata di tre mesi e che si svolgeva in tedesco; si era in completa balia dei dirigenti: per esempio al momento in cui si accettava l'impiego non si era neppure in grado di conoscere dove si avrebbe avuto il domicilio di servizio.<sup>65)</sup>

Col passare degli anni il traffico ferroviario aumenta e cresce di conseguenza il fabbisogno di manodopera: nel 1908 ben 45 airolesi hanno un posto stabile di lavoro presso la Gotthardbahn, con domicilio di servizio ad Airolo.<sup>66)</sup>

L'accresciuta importanza della ferrovia provoca poi la costruzione di grandi opere difensive di fortificazione: il San Gottardo è uno dei centri strategici più importanti, sicché sorgono nuove attività e occupazioni. Aumenta la colonia svizzera tedesca, poiché la maggioranza dei soldati proviene da oltre San Gottardo, tant'è che ad Airolo sorge una scuola di lingua tedesca per i figli di questi impiegati.

Per la popolazione airolese gli effetti benefici portati dall'avvento della ferrovia vengono avvertiti parecchi anni dopo l'apertura della stessa. La generazione che aveva assistito alla sua costruzione non ne aveva fruito e gli inconvenienti furono, in generale, più numerosi che gli utili, in conseguenza anche dell'incendio del 1877.

Non meraviglia perciò che, in occasione dell'inaugurazione della linea ferroviaria del Gottardo il 1° giugno 1882, mentre i giornali di mezza Europa si affannavano a tessere i più alti elogi, sfoderando la retorica delle grandi occasioni e i brindisi e le feste si susseguivano un po' ovunque, il municipio di Airolo decideva che «in presenza delle continue ingiustizie che la Gotthardbahn commette a danno del nostro paese (...) si trova di limitare le ns. manifestazioni all'ornamento del campanile con bandiere, e invitare la musica locale a suonare al passaggio dei treni inaugurati.»<sup>67)</sup>

**Ugo Maffioletti**

**Note:**

- ACA Archivio comunale, Airolo.
- ACB Archivio cantonale, Bellinzona.
- ASCB Archivio di stato civile, Bellinzona.
- GBAL Gotthardbahn Archiv, Luzern.
- CR Conto reso del Consiglio di Stato della Repubblica e cantone del Ticino.
- inf.: informatore.



Airolo vista da sud-ovest. In primo piano, a sinistra, il cantiere dell'impresa Favre. Si vede bene l'acqua che, dopo essere stata usata come forza motrice, va a gettarsi nel fiume Ticino. La fotografia è stata scattata tra l'autunno del 1874 (esiste già la condotta d'acqua proveniente da «Al di là dell'Acqua», come si può notare in basso a destra) e il settembre del 1877 (infatti, come si desume dalle numerose case di legno, il paese non è ancora bruciato). Pure visibile, sempre a destra, è la discarica del materiale proveniente dalla galleria.

- 1) ACA, *Prospetto d'imposta cantonale per l'anno 1873 del comune di Airolo*, 1873.
- 2) inf.: Dina e Olga Beffa, Giornico.
- 3) ACB, *Recensement du Bétail du 21 Avril 1866*, 136/439.
- (Le percentuali sono state calcolate partendo dai dati del censimento)
- 4) Francesco BERTOLIATTI, *Storia delle relazioni postali attraverso il Ticino e il Gottardo, con speciale riguardo alla diligenza Flüelen-Camerlata*, «Rivista delle Poste», Berna, 1932, 1, 3.
- 5) Enrico CELIO, *Un esempio di vita, Giuseppe Motta*, Bellinzona, 1957, 16.
- 6) Martin WANNER, *Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens nach den Quellen dargestellt*, Bern, 1880, 327.
- 7) Francesco BERTOLIATTI, *op. cit.*, 1, 3.
- 8) CR, 1881, 329.
- 9) inf.: Silvio Eusebio, Airolo.
- 10) *Copia del documento originale, 1839, in possesso del sig. Michele Lombardi, Airolo.*
- 11) Martin WANNER, *op. cit.*, 353.
- 12) Martin WANNER, *op. cit.*, 224.
- 13) Martin WANNER, *op. cit.*, 352.
- 14) ACB, *Transito di merci pel Gottardo nei giorni festivi*, 1131.
- 15) Stefano FRASCINI, *La Svizzera Italiana*, Lugano, 1971, 190.
- 16) Maurice Edmond PERRET, *Les colonies tennesseuses en Californie*, Lausanne, 1960, 28.
- 17) Giuseppe MARTINOLA, *Il blocco della fame*, «Bollettino storico della Svizzera italiana», Lugano, 1970, vol. LXXXII, 103.
- 18) CR, 1869, 46-47.
- 19) CR, 1871, 39, 59.
- 20) CR, 1869, 63-64.
- 21) Alina BORIOLI, *La vecchia Leventina*, Bellinzona, 1926, 15.
- 22) inf.: Virgilio Dotta, Airolo.
- 23) ACB, 224/902, 14 VII 1871.
- 24) *La galleria autostradale del San Gottardo*, Bellinzona, 1970, pagine gialle.
- 25) Felix MOESCHLIN, *Wir durchbohren den Gotthard*, Zürich, 1949, vol. II, 220.
- 26) «La Libertà», 16 VII 1873.
- 27) «Gazzetta ticinese», 25 IV 1873.
- 28) Felix MOESCHLIN, *op. cit.*, 219.

- 29) «Gazzetta ticinese», 13 X 1875.
- 30) inf.: Silvio Eusebio, Airolo.
- 31) cfr. nota 1).
- 32) ACB. I dati sono stati desunti in base al copialettere del Consiglio di Stato, 1872-1882.
- 33) ACA, *Risoluzione municipale 822*, 1873
- 34) GBAL, 308, 9 VI 1873.
- 35) GBAL, 308, 19 VII 1874.
- 36) GBAL, 308, 2 IX 1874.
- 37) ACA, *Risoluzione municipale 939*, 1874.
- 38) ACA, *Risoluzione municipale 952*, 1874.
- 39) ACA, *Risoluzione municipale 954*, 1874.
- 40) ACA, *Risoluzione municipale 974*, 1874.
- 41) inf.: Silvio Eusebio, Airolo.
- 42) ACA, *Situationsplan für die Wasserleitung von Al di là dell'Acqua nach Airolo*, 8 VI 1874.
- 43) GBAL, *Convenzione del 2 agosto 1884*, 308.
- 44) ACB, 224/902, 23 V 1873.
- 45) ACB, 229/907, 9 VIII 1876.
- 46) *Processi verbali del Gran Consiglio della Repubblica e cantone del Ticino, sessione straordinaria dell'Aprile-Maggio 1877*, Locarno, 1877, 323.
- 47) ACB, 231/909, 7 VIII 1879.
- 48) ACA, *Risoluzione municipale 805*, 1873.
- 49) ACB, 224/902, 1 II 1873.
- 50) ACB, 225/903, 7 VII 1873.
- 51) «Gazzetta ticinese», 24 V 1873.
- 52) ACB, 225/903, 13 X 1873.
- 53) «Repubblicano», 29 I 1874.
- 54) GBAL, 299, 12 VIII 1875.
- 55) CR, 1878, 277.
- 56) ACA, *Risoluzione municipale 900*, 1873.
- 57) ACA, *Risoluzione municipale 930*, 1874.
- 58) ACA, *Copialettere*, 11-21 I 1880.
- 59) ACA, *Copialettere*, 16-30 V 1880.
- 60) ACA, *Risoluzione municipale 1137*, 1875.
- 61) ACA, *Copialettere*, 28 XI 1876.
- 62) ASCB, *Registro dei matrimoni nel comune di Airolo, 1860-1900*.
- 63) inf.: Silvio Pedrini, Airolo.
- 64) GBAL, *Beamten-Etats 1863*.
- 65) «Il ferroviario», Berna, 1932, 22, 3.
- 66) GBAL, *Beamten-Etats 1908*.
- 67) ACA, *Risoluzione municipale 941*, 1882.

# Il Ticino per la galleria stradale del San Gottardo

di Argante Righetti

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 nella costruzione delle strade carrozzabili da Chiasso ad Airolo, da Bellinzona a Locarno e del passo del San Gottardo. Difficilmente si può oggi immaginare quali difficoltà dovettero essere superate nelle condizioni economiche e con i mezzi tecnici di quel tempo.

È memorabile l'impegno, nelle iniziative e nel finanziamento, per la costruzione, avvenuta tra il 1872 e il 1880, della galleria ferroviaria del San Gottardo, percorsa dal primo treno nel 1882.

Il nostro secolo conosce il fenomeno della motorizzazione. Il problema delle comunicazioni stradali si pone in nuove dimensioni. Sorgono nuove esigenze per i Cantoni e per la Confederazione.

Matura nel Ticino l'idea di avere, attraverso il San Gottardo, un collegamento stradale aperto tutto l'anno che adempia nei traffici su strada la funzione che la galleria ferroviaria svolge nei traffici per ferrovia.

La richiesta della galleria stradale del San Gottardo è presentata per la prima volta all'autorità federale dal Consiglio di Stato nel 1938 con il secondo memoriale sulle rivendicazioni ticinesi. Si afferma in quel memoriale che «la via del Gottardo, nella sua strada e nella sua ferrovia, deve rimanere, come già fu, la grande via delle genti... Non resta che pensare ad una galleria aperta a una determinata quota, in modo che sia evitato, lungo le rampe nord e sud d'accesso, il pericolo di valanghe».

Pertanto il governo cantonale allega un progetto di massima di una galleria e chiede «che le autorità federali esaminino sollecitamente e con ogni impegno la convenienza,

anzi l'urgenza, di una galleria attraverso il Gottardo, che assicurerebbe alla Svizzera e al Ticino il transito turistico centro europeo con veicoli a motore e che permetterebbe di tener aperta la strada del Gottardo tutto l'anno».

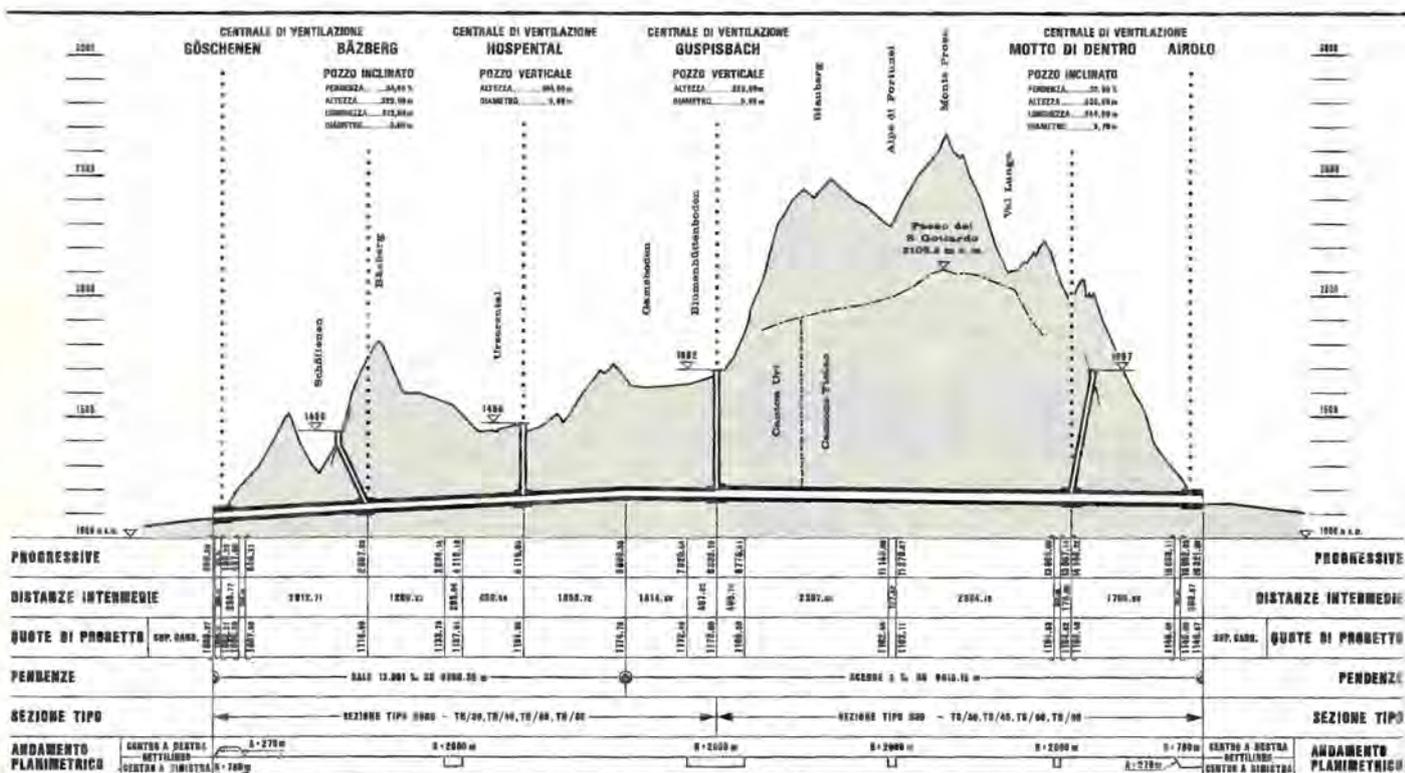
Lo scoppio della seconda guerra mondiale, l'anno dopo, annulla le speranze dei ticinesi. La risposta del Consiglio federale del 1943 accenna soltanto a lavori di sistemazione della strada del passo, nell'ambito di un programma federale, ancora da allestire, per interventi sulle strade principali. È quanto si farà nei primi anni del dopoguerra.

Il Ticino torna a sperare quando nel 1954 il Dipartimento federale dell'Interno istituisce una commissione per lo studio di un piano generale di sistemazione della nuova rete stradale, detta commissione di pianificazione stradale. Matura infatti, seppure con considerevole ritardo, il convincimento della necessità di un ripensamento della tradizionale ripartizione di competenze tra Confederazione e Cantoni in materia. Si riconosce che senza una coordinazione e un rilevante intervento finanziario della Confederazione non sarà possibile adeguare la nostra rete stradale ai bisogni futuri, in particolare disporre di una rete autostradale.

Un'iniziativa popolare, lanciata dalla Federazione stradale svizzera, e presentata nel 1956, per un nuovo ordinamento costituzionale, muove il Consiglio federale alla presentazione di un controprogetto, che il popolo e i cantoni accolgono a grande maggioranza il 6 luglio 1958.

Prima ancora della votazione sul nuovo ordinamento costituzionale in materia, amare notizie pervengono al Ticino dalla commissione federale di pianificazione. Già nelle sedute tenute a Berna il 12 e il 17 luglio 1956 la commissione, che ha elaborato il concetto di una strada nazionale da Basilea a Chias-

Galleria autostradale del San Gottardo: il profilo longitudinale.



so, la futura N 2, risolve di non proporre la costruzione della galleria stradale del San Gottardo. La commissione ammette che il valico del San Gottardo è di gran lunga il più importante nei traffici nord-sud, ma non riconosce la necessità della galleria stradale. Ritene che basteranno la strada del passo e il servizio di carico degli autoveicoli organizzato dalle FFS. Propone invece la costruzione della galleria del San Bernardino. Il rapporto finale della commissione federale di pianificazione, che, sul problema del traforo stradale del San Gottardo, riprende la decisione di rifiuto sopra indicata, è pubblicato nell'aprile 1958.

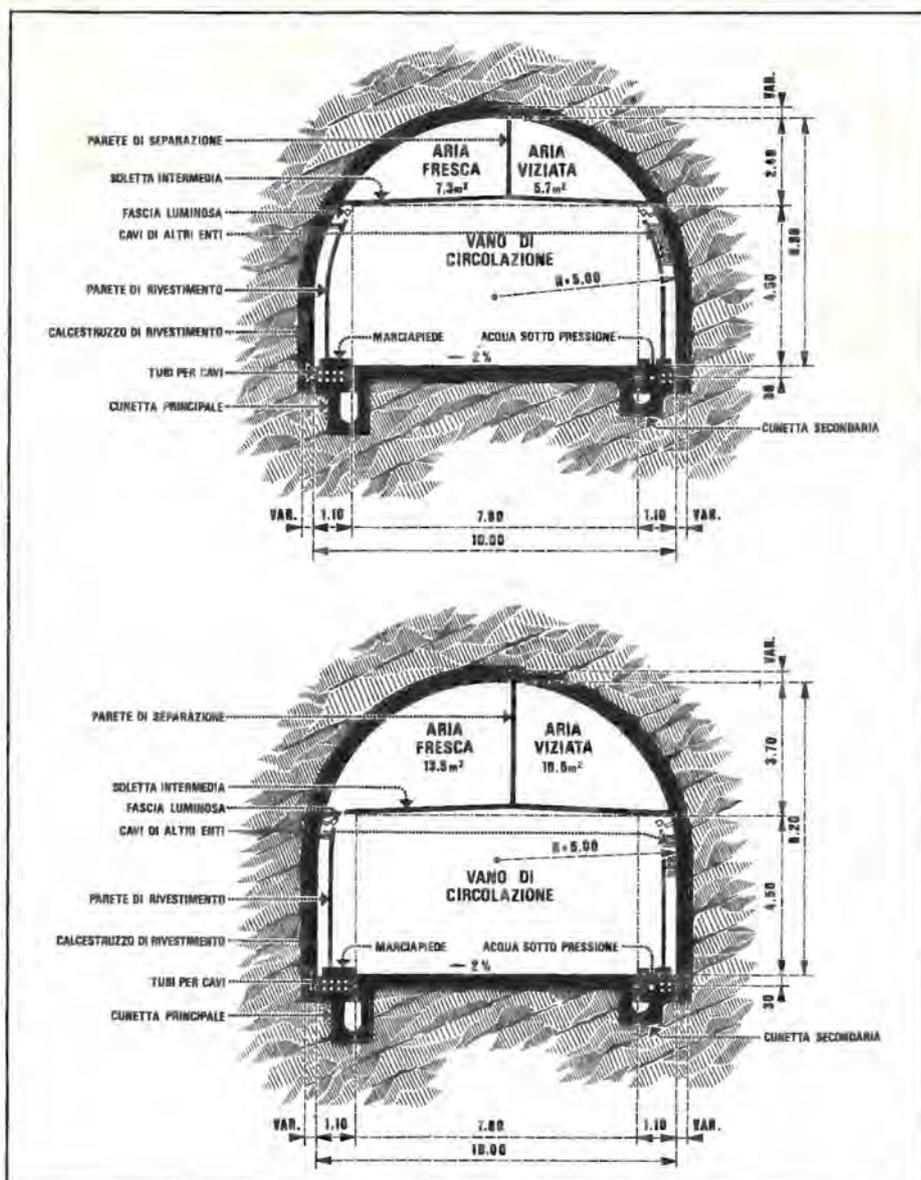
Le reazioni nel Ticino all'annuncio delle decisioni commissionali sono vivaci, ma, dapprima, non coordinate. Pertanto Bruno Legobbe, presidente della Pro Leventina, la più battagliera delle associazioni, promuove, dopo un convegno organizzato dalla Nuova Società Elvetica a Faido nel dicembre 1957, la costituzione di un'associazione avente lo specifico compito di propugnare il traforo stradale del San Gottardo. L'associazione è costituita a Bellinzona il 10 maggio 1958 con il nome significativo «San Gottardo strada d'Europa». Già l'appello del comitato promotore denuncia la «vera e propria svalutazione della strada del San Gottardo». Viene avviata una campagna di stampa e si organizzano manifestazioni di propaganda.

Manca però l'appoggio dell'autorità cantonale. Il Dipartimento delle pubbliche costruzioni ha fatto elaborare nel 1953 un progetto di gallerie stradale tra il Motto Bartola e Andermatt, ma poi si è arreso al veto federale. La svolta politica determinante si verifica nel febbraio 1959 con l'elezione del Consiglio di Stato. Entra in governo Franco Zorzi e assume la direzione del Dipartimento delle pubbliche costruzioni. La tesi della galleria stradale del San Gottardo, possibilmente sul tracciato Göschenen-Airolo, è da quel momento, ripresa in modo risoluto dal Consiglio di Stato sotto la spinta di Zorzi.

Chiamato ad esprimersi, nell'ambito della procedura di consultazione promossa dal Dipartimento federale dell'Interno, sulle proposte della commissione federale di pianificazione, il Consiglio di Stato trasmette al precitato Dipartimento il 30 giugno 1959 un poderoso memoriale, che non lascia dubbi sugli obiettivi e sul rigore del nuovo corso politico.

Nella prima parte del memoriale richiama, con dovizia di documentazione, l'importanza che in ogni tempo ha rivestito per il Ticino il problema stradale, e afferma pertanto che oggi «la politica stradale del nostro paese deve essere diretta ancora con maggiore vigore a superare le difficoltà che già preoccupavano i governi ticinesi all'inizio della nostra vita indipendente, a vincere cioè l'isolamento che da tempo opprime le nostre possibilità di sviluppo economico». Questa impostazione, aggiunge il memoriale, «coincide innegabilmente oggi con l'esigenza di mantenere se non addirittura di creare l'arteria centrale di traffico di importanza europea che permetta il rapido collegamento nord-sud attraverso il nostro paese».

Nella seconda parte il memoriale esamina criticamente le proposte della commissione federale di pianificazione e mette in evidenza che la N 2, la strada nazionale Basilea-Chiasso, non ha formato oggetto di un esa-



Sezioni trasversali lotto nord e lotto sud.

me unitario, globale, poiché «nella sua qualifica risulta inspiegabilmente frazionata in modo del tutto illogico e irrazionale» e inoltre «viene ingiustamente per non dire incautamente svalutata». La preminenza del San Gottardo viene ignorata, «contro ogni esigenza logica, politica e economica». Il Consiglio di Stato chiede pertanto in primo luogo il riesame della classificazione della strada del San Gottardo conferendole una omogeneità di struttura.

Nella terza parte il memoriale affronta direttamente il problema della galleria stradale. Ricorda la funzione storica del passo, l'apporto della ferrovia del San Gottardo, l'importanza del turismo nel Cantone, gli imperativi che scaturiscono dallo sviluppo del traffico stradale. Il Consiglio di Stato conclude chiedendo che «sia riconosciuta la necessità di una sollecita, urgente costruzione della galleria stradale del San Gottardo per consentire che la più importante arteria di congiungimento nord-sud rimanga aperta per l'anno intero; pur prendendo atto con piacere del progettato traforo del San Bernardino, il quale non può tuttavia

necessariamente risolvere da solo i problemi gravissimi cui abbiamo qui accennato». Il memoriale raccoglie ampi consensi nella stampa. Raccoglie presto anche l'unanime consenso del Gran Consiglio. L'occasione di verifica è offerta dalla discussione sul rendiconto del Dipartimento delle pubbliche costruzioni per l'anno 1958, che si svolge nel settembre 1959. Franco Zorzi conferma con energia le rivendicazioni ticinesi nel suo intervento nella seduta del 10 settembre. Nella seduta del giorno successivo il Gran Consiglio vota all'unanimità un ordine del giorno con il quale «approva i passi sin qui intrapresi dal Consiglio di Stato presso l'autorità federale, soprattutto in merito alla soluzione dei problemi stradali, tariffari e agricoli, e auspica che il Governo... continui gli sforzi e insista negli interventi intesi a far meglio presente all'autorità federale la situazione e i bisogni del Ticino, e a ottenere il riconoscimento dei diritti della sua gente, attraverso la soluzione equa nei confronti del Cantone dei problemi economici e finanziari della Confederazione, con particolare riguardo alla sistemazione dell'asse

stradale Chiasso-Basilea, al traforo del San Gottardo...».

Zorzi ribadisce l'urgenza della galleria stradale del San Gottardo in una manifestazione organizzata dall'associazione San Gottardo strada d'Europa il 17 settembre 1959 a Faido e in una manifestazione organizzata dal partito radicale il 20 ottobre 1959 a Zurigo.

Il 5 febbraio 1960 il Consiglio federale trasmette alle Camere il messaggio sulla determinazione della rete delle strade nazionali. È ancora un no al San Gottardo: «condividiamo l'opinione della commissione di pianificazione secondo la quale i miglioramenti tecnici e di esercizio del servizio di trasbordo (senza la costruzione di una seconda galleria ferroviaria) perseguiti dalle Ferrovie federali conferiranno a questo collegamento invernale una capacità sufficiente a fronteggiare il traffico automobilistico dei prossimi anni, anche nei periodi di punta». Concessioni vengono invece fatte al Ticino sul calibro della rampa sud Castione-Airolo.

Il Consiglio di Stato reagisce con un comunicato del 23 febbraio 1960: «convinto che questa decisione non tiene conto alcuno degli interessi vitali del Cantone Ticino, il quale riafferma il diritto di essere collegato in permanenza con la Confederazione, e di altre importanti regioni della Svizzera, nonché della evoluzione attuale dei traffici europei, ha risolto:

- di ribadire, in sede federale, la fondatezza delle proprie argomentazioni a favore del traforo stradale del San Gottardo;
- di immediatamente riprendere lo studio di un nuovo progetto completo e definitivo con la costituzione a tale scopo di un consorzio di enti pubblici e privati;
- di prevedere già sin d'ora l'attuazione dell'opera, a dipendenza dell'esito di tale studio, assumendone l'iniziativa e le responsabilità, se l'atteggiamento dell'autorità federale non dovesse mutare».

La fermezza del governo cantonale, con l'appoggio della deputazione ticinese alle Camere e della stampa, ottiene un primo risultato positivo nei giorni successivi. Il 1° marzo, davanti alla Commissione del Consiglio nazionale che tratta il citato messaggio sulla rete delle strade nazionali, l'on. Tschu-

di, che all'inizio dell'anno, dopo la sua elezione in Consiglio federale, ha assunto la direzione del Dipartimento federale dell'Interno, dichiara di accettare di studiare il progetto di costruzione di una galleria stradale attraverso il San Gottardo. La Commissione del Consiglio nazionale presenta in tal senso una mozione, che il Consiglio nazionale accoglie nella seduta del 23 marzo e il Consiglio degli Stati accoglie nella seduta dell'8 giugno. Il tenore della mozione è il seguente: «Il Consiglio federale è incaricato di esaminare senza indugi la costruzione di una galleria che assicuri il traffico stradale attraverso il San Gottardo durante tutto l'inverno e di presentare a questo riguardo un rapporto e proposte alle Camere federali».

Senza attendere l'esame della mozione da parte del Consiglio degli Stati, il Dipartimento federale dell'Interno costituisce il 9 aprile 1960 il gruppo di studio per la galleria del San Gottardo. Il gruppo di studio è presieduto dal dott. Roberto Ruckli, direttore dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature. Ne fanno parte i direttori dei Dipartimenti delle Costruzioni dei cantoni Uri e Ticino, i consiglieri di stato Villiger e Zorzi, e pure i capi degli uffici autostradali dei due Cantoni, gli ingegneri Knobel e Colombi.

Il 21 giugno 1960 le Camere federali procedono al voto finale sul decreto concernente la determinazione della rete delle strade nazionali. Il decreto prevede la costruzione della strada nazionale Basilea-Chiasso, denominata N 2, ma, in armonia con la proposta del Consiglio federale, non comprende la galleria stradale del San Gottardo. La decisione su questa opera è rinviata al momento in cui si disporrà del rapporto del gruppo di studio. Mentre procedono i lavori di questo gruppo, l'azione ticinese a favore della galleria stradale del San Gottardo continua. Zorzi parla a Milano l'8 febbraio 1961 e a Basilea il 27 giugno 1962. Interventi parlamentari sollecitano una conclusione e una decisione.

Finalmente il 27 febbraio 1963 il gruppo di studio annuncia, al termine della sua settima seduta plenaria, che «sulla base di esaurienti indagini di ordine tecnico, economico, e di politica del traffico, propone al Dipartimento federale dell'Interno la costru-

zione di una galleria stradale Göschenen-Airolo (altitudine 1100 metri, lunghezza chilometri 16,4)».

Il rapporto finale è approvato dal gruppo di studio nella seduta del 7 giugno 1963 e trasmesso al Capo del Dipartimento federale dell'Interno in settembre. Le conclusioni sono prese all'unanimità per quanto concerne la preferenza alla galleria stradale rispetto alla strada mobile, basata sul trasporto degli autoveicoli mediante composizioni di treni-auto. Sono prese a maggioranza per quanto concerne il tracciato, essendosi i rappresentanti del Canton Uri espressi a favore di una variante Hospental-Bedrina.

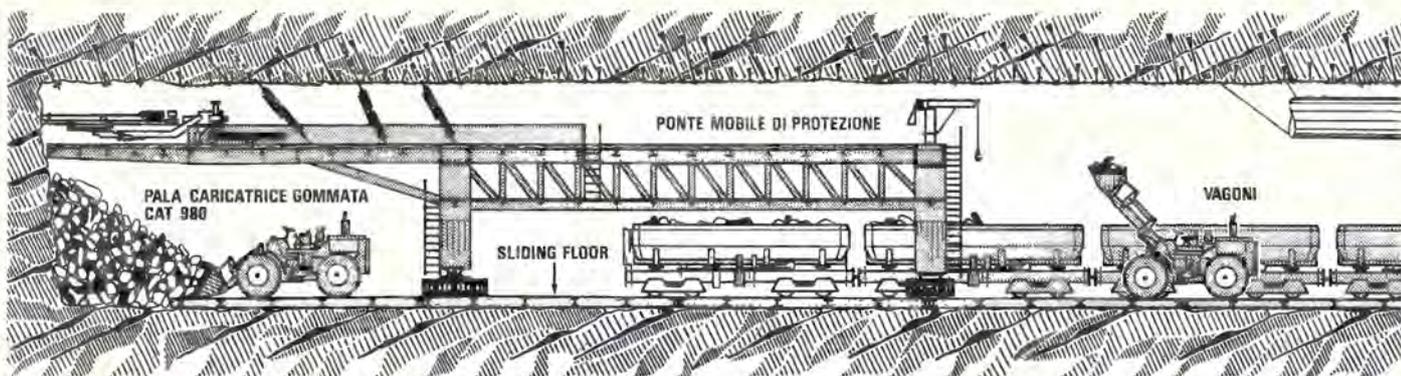
In più di trecento pagine il rapporto raccoglie analisi regionali, di traffico e di economia, studi di diverse varianti di soluzione, criteri di scelta e apprezzamenti. Nelle conclusioni si afferma che la strada nazionale N 2 abbisogna al San Gottardo di una galleria stradale fra Göschenen e Airolo per i seguenti motivi:

- necessità di un collegamento stradale attraverso il San Gottardo che sia aperto tutto l'anno e che sia comodo;
- imminente esaurimento della capacità di trasbordo ferroviario durante i periodi di punta del traffico nel semestre invernale, cioè in un periodo in cui il valico è chiuso;
- imminente esaurimento della capacità della strada del valico durante i periodi di punta del traffico nel semestre estivo;
- necessità di abbassare il punto di culminazione della strada del San Gottardo di per sé.

L'esame delle proposte del gruppo di studio da parte del Consiglio federale si prolunga nel tempo. L'impazienza dei ticinesi cresce. Il 1° aprile 1964 il Consiglio di Stato scrive al Consiglio federale rilevando che «oggi non appare giustificato un ulteriore ritardo delle decisioni che devono creare le premesse per la realizzazione della galleria stradale Airolo-Göschenen». Il 6 aprile il Gran Consiglio vota all'unanimità un nuovo ordine del giorno per appoggiare l'istanza del Consiglio di Stato.

Una delegazione del Consiglio federale riceve a Berna delegazioni dei governi cantonali di Uri e del Ticino. L'incontro con la delegazione ticinese ha luogo il 25 maggio 1964.

Smarinaggio nella galleria stradale.



Nella relazione verbale della delegazione e nel documento scritto consegnato si confutano le obiezioni ancora affiorate di concorrenza alla galleria del San Bernardino, sollevate pochi giorni prima dal governo grigionese, e di inconciliabilità con la situazione congiunturale, e la tesi della strada mobile. Nei giorni successivi due interpellanze vengono presentate, al Consiglio degli Stati dall'on. Ferruccio Bolla e al Consiglio nazionale dall'on. Mario Agustoni. Il 3 giugno 1964 gli studenti universitari ticinesi organizzano una manifestazione a Berna in favore della galleria stradale. Una delegazione è ricevuta dall'on. Tschudi al quale consegna un appello. Il 15 giugno una risoluzione a favore della galleria stradale è adottata dalla Conferenza dei cantoni gottardisti, anche se non si esprime un giudizio sul tracciato per le note riserve urane.

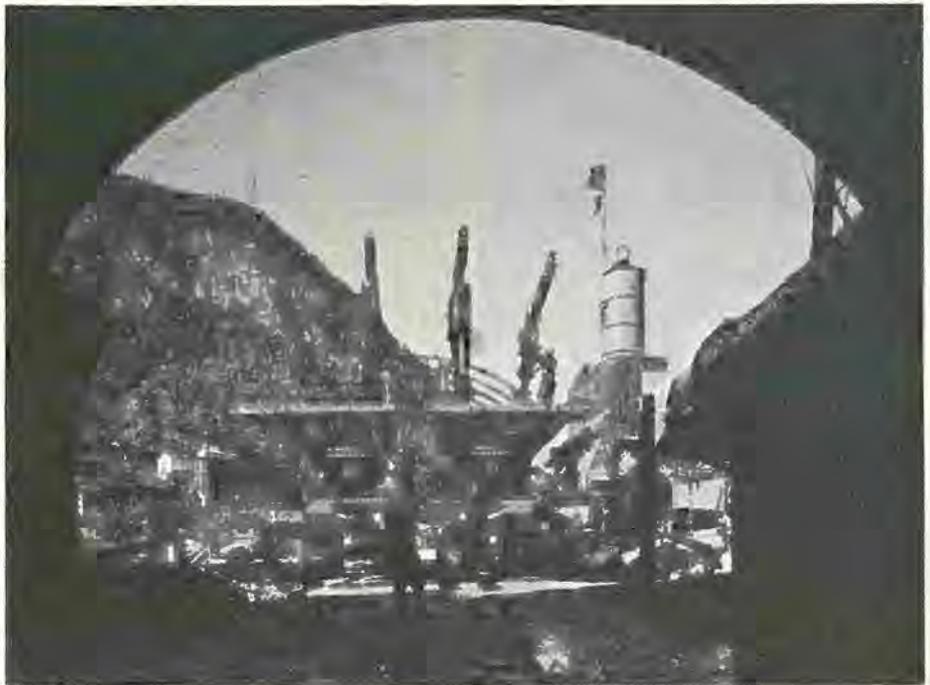
Il 7 luglio 1964 il Consiglio federale prende la sua decisione. Accogliendo il suggerimento del gruppo di studio e facendo sua la tesi del Ticino, il governo federale si pronuncia in favore della costruzione di una galleria stradale, ventilata artificialmente, fra Göschenen e Airolo. Il Consiglio federale annuncia pure che il prossimo passo è costituito dalla presentazione di un messaggio alle Camere per la completazione della rete delle strade nazionali, inserendovi la galleria stradale del San Gottardo.

Franco Zorzi non lo vedrà. La morte lo coglie il 4 settembre 1964 durante un'escursione al Basodino. È un momento di smarrimento. Chi scrive è chiamato a succedergli ed entra in carica il 2 ottobre. Il 10 ottobre parla a una giornata gottardista a Lucerna, cui partecipano rappresentanti dei cantoni Lucerna, Zurigo, Uri, Svitto, Nidwalden, Zugo, Basilea Città, Basilea Campagna, Soletta e Ticino, e il 25 novembre a una serata informativa a Altdorf, cui partecipano i consiglieri di stato urani Villiger e Weber e il direttore dell'Ufficio federale delle strade e arginature, dott. Ruckli.

L'azione del Ticino per la galleria stradale del San Gottardo non può subire interruzioni, anche perché si delinea una minaccia che potrebbe essere fonte di nuovi e gravi ritardi. Infatti nella fase di allestimento del messaggio del Consiglio federale alle Camere, servizi federali prospettano di vincolare la scelta sulla galleria stradale a un sistema di finanziamento basato sul prelievamento di pedaggi nelle gallerie stradali alpine. Il Consiglio federale vi fa esplicito accenno in un suo rapporto 3 novembre 1964 alle Camere concernente i costi delle strade nazionali.

Colloqui a Berna con l'on. Tschudi permettono di stornare il pericolo. Il problema dei pedaggi sarà trattato separatamente. Nella seduta del 22 dicembre 1964 il Consiglio federale adotta il messaggio all'Assemblea federale concernente il complemento della rete delle strade nazionali con una galleria stradale a due corsie sotto il San Gottardo. La precedenza nell'esame del messaggio spetta al Consiglio degli Stati. Nella competente Commissione vi è ancora una scaramuccia sul tracciato. Con 7 voti contro 5 viene respinta la richiesta del Canton Uri per la variante Hospental-Bedrina. Nella seduta del 16 marzo del Consiglio degli Stati la decisione sul tracciato è netta: 23 a 10. Il complesso è poi votato all'unanimità.

La discussione sulla variante alta non viene più ripresa al Consiglio nazionale, che il 17



Jumbo al portale della galleria stradale lotto nord.

giugno accoglie la proposta del Consiglio federale all'unanimità dei 145 presenti. Il voto finale delle due Camere interviene il 25 giugno 1965. È così adottato il decreto federale che completa la rete delle strade nazionali con una galleria sotto il San Gottardo, sul tracciato Göschenen-Airolo. La prima fase della battaglia del Ticino per la galleria stradale del San Gottardo è conclusa con una grande vittoria politica.

Occorre ora agire con sollecitudine per risolvere i problemi del finanziamento e del programma di costruzione. La minaccia dei pedaggi è grave. Il 15 gennaio 1965 il Consiglio federale ha aperto la procedura di consultazione dei Cantoni e delle associazioni interessate sul problema del prelievamento di pedaggi per l'uso delle gallerie stradali alpine. Il Ticino sembra solo.

Il Consiglio di Stato esprime un categorico giudizio negativo con il suo documentato memoriale del 25 maggio 1965. «L'imposizione di un pedaggio farebbe sì che i ticinesi soggiacerebbero nei loro rapporti con le altre regioni del paese a un'umiliante discriminazione» poiché il Ticino è l'unico Cantone che può avere «un collegamento stradale aperto tutto l'anno con il resto della Svizzera soltanto attraverso la costruzione di gallerie alpine». La discriminazione sarebbe particolarmente grave in quanto il Ticino è «accanto alle vallate del Grigioni italiano, rappresentante in seno alla Confederazione della stirpe italiana, ed è pertanto l'espressione di una comunità, di una minoranza, i cui problemi possono essere risolti solo attraverso un'ampia visione ispirata a criteri politici... Alle ragioni invero fondamentali di ordine politico si accompagnano ragioni di ordine economico».

Il memoriale conclude con queste affermazioni: «Il Consiglio di Stato confida che il Consiglio federale accolga queste sue ragioni le quali dimostrano che il prelievamento di pedaggi diminuirebbe sensibilmente i

benefici dei nuovi collegamenti stradali; costituirebbe verso una minoranza, che con dignità e coraggio ha sopportato un lungo isolamento e ha lottato per una più stretta unione alla patria, un atto di ingiustizia, che sarebbe dolorosamente e profondamente avvertito; non servirebbe gli interessi generali della Confederazione».

Il memoriale ha larga diffusione, e raccoglie il consenso della stampa. La Camera di commercio lo pubblica in traduzione tedesca in un fascicolo speciale della sua rivista *Economia Ticinese*. Il 26 giugno si svolge a Zurigo una manifestazione sui problemi economici, finanziari e politici del traforo del San Gottardo, per iniziativa delle associazioni studentesche ticinesi e del Centro Carlo Cattaneo. Relatori sono il dott. Ezio Cattaneo, il prof. Basilio Biucchi, il giornalista confederato dott. Bruno Laube e chi scrive. Le relazioni sono raccolte in fascicolo e pubblicate in italiano, in francese e in tedesco. Nella prefazione il presidente del Consiglio di Stato dott. Arturo Lafranchi, ricorda che «il traforo autostradale del San Gottardo appartiene al codice delle più ferme e solenni aspirazioni del popolo ticinese» e richiama le «ragioni di ordine politico, non meno che quelle giuridiche e economiche, che determinano la posizione di diniego ai pedaggi». Il 1° luglio 1965, al termine delle deliberazioni sul consuntivo 1964 dello Stato, il Gran Consiglio adotta all'unanimità un nuovo ordine del giorno sulla galleria stradale del San Gottardo e contro i pedaggi discriminatori.

Una nuova giornata gottardista è organizzata a Berna dagli studenti universitari ticinesi il 4 maggio 1966. Dopo il corteo del pomeriggio e la consegna di una petizione al consigliere federale Bonvin, Capo del Dipartimento federale delle finanze, relazioni vengono tenute all'università dal dott. Laube, dal dott. Cattaneo e da chi scrive. Studenti e relatori ribadiscono il giudizio assoluta-



5 maggio 1970. È il giorno dell'inizio ufficiale dei lavori, in un'atmosfera ch'era a metà festosa e a metà tesa e fin drammatica (si era a un mese esatto dalla votazione sull'iniziativa Schwarzenbach, il cui esito appariva quanto mai incerto); inizio ufficiale, che in effetti i lavori erano già stati avviati da vari mesi. Qui il presidente della Confederazione Hans Peter Tschudi mentre pronuncia il suo discorso, sovrastato, quasi simbolicamente, dal braccio di un « giumbo ».

Foto Giuliano Giuliani - Airola

mente negativo sui pedaggi. Altre manifestazioni seguono a Neuchâtel l'8 giugno e a Zurigo il 29 settembre 1966.

Il Consiglio di Stato reagisce il 22 luglio 1966 con un duro comunicato a una notizia che prospetta l'elaborazione in sede federale di un progetto di revisione costituzionale per il prelevamento di pedaggi sulle più importanti gallerie autostradali, e ribadisce « la sua ferma volontà di lottare con tutte le proprie forze per tutelare i legittimi interessi del Ticino contro questa misura di discriminazione ». La stampa ticinese è solidale con il Consiglio di Stato. La celebrazione del primo agosto è accompagnata da atti di protesta.

Lentamente il fronte pedaggista si incrina. Una commissione di esperti, incaricata dal Dipartimento federale delle finanze di riesaminare il finanziamento delle strade nazionali, pubblica nell'agosto 1969 il suo rapporto con il quale raccomanda all'autorità federale di prescindere dal prelevamento di pedaggi, sia generalizzati, sia limitati alle gallerie alpine. Il mese dopo il Consiglio federale decide di riconoscere ai Cantoni contributi annui per le spese di esercizio delle gallerie delle strade nazionali. Il problema dei pedaggi viene congelato per anni.

Intanto continuano gli sforzi per ottenere una rapida decisione sul programma di costruzione della galleria. L'oggetto occupa una parte importante nel memoriale 22 luglio 1966 con il quale il Consiglio di Stato fa pervenire al Dipartimento federale dell'interno le sue osservazioni al progetto di programma generale di costruzione elaborato

dalla Commissione consultiva per le strade nazionali. Il Consiglio di Stato appoggia, relativamente alla galleria stradale, la tesi di detta commissione che ha riconosciuto l'urgenza dell'opera e ha proposto quale data d'inizio dei lavori il 1968. Chiede che la proposta commissionale sia celermente seguita dalle decisioni delle istanze politiche federali. Ricorda che la rivendicazione del San Gottardo è la più alta che il Ticino abbia proposto all'autorità federale negli ultimi decenni.

Ma le resistenze non sono ancora vinte. Il 18 febbraio 1967 il prof. Hans Grob tiene al politecnico federale di Zurigo la sua lezione inaugurale. Ne approfitta per rilanciare l'idea della strada mobile e per deplorare le decisioni federali che hanno previsto una galleria stradale. Divampano le polemiche nella stampa. Il Consiglio di Stato torna alla carica con fermezza presso l'autorità federale. Il 17 marzo 1967 una delegazione del Consiglio di Stato, accompagnata da alcuni deputati alle Camere, è ricevuta a Berna da una delegazione del Consiglio federale. La tesi del governo ticinese è nuovamente sviluppata con ampiezza il 20 giugno 1967 in Gran Consiglio durante il dibattito sulla gestione 1966 del Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Il 4 luglio 1967 il Consiglio di Stato compie un nuovo passo presso il Consiglio federale.

Dieci giorni dopo si inaugura al passo del San Gottardo il nuovo tronco di strada nazionale dal Motto Bartola al passo. Rappresenta l'autorità federale alla cerimonia il dott. Ruckli, direttore dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature. Reca un messaggio chiaro e confortante: « Ci meravigliamo che vi siano ancora ambienti che non cessano di mettere in dubbio una soluzione già accuratamente studiata e decisa. Chi oggi, dopo le ottime esperienze fatte con le gallerie del Gran San Bernardo e del Monte Bianco, si oppone ancora alla costruzione della galleria stradale del San Gottardo misconosce lo sviluppo moderno del traffico e i compiti che spettano alla Svizzera come custode dei valichi alpini... L'onorevole consigliere federale Tschudi mi ha autorizzato a confermare oggi che il Consiglio federale si propone di promuovere il più possibile l'inizio dei lavori della galleria stradale ».

Il 15 agosto 1967 segue la decisione formale. Il Consiglio federale adotta il programma a lunga scadenza di costruzione delle strade nazionali che prevede una spesa annua di 700 milioni di franchi. Nel programma è inserita la galleria stradale del San Gottardo. L'inizio dei lavori è fissato al 1969. Non vi è alcun vincolo di finanziamento straordinario. Anche la seconda fase della battaglia per la galleria stradale è conclusa con successo.

Un importante lavoro preliminare di progettazione ha preparato questa decisione. Infatti ancora nel corso del 1965, pochi mesi dopo la decisione delle Camere federali di inserire la galleria stradale nella rete delle strade nazionali, è stata costituita una commissione di costruzione, presieduta dal direttore dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature, composta di rappresentanti della Confederazione e dei Cantoni Uri e Ticino. Rappresentanti del Ticino sono chi scrive e l'ing. Colombi. Quattro grandi uffici di ingegneria — Elektrowatt, Motor Columbus, Lombardi e Maggia — sono stati inca-

ricati dalla commissione di costruzione, in una forma di concorso di progetti a partecipazione limitata, di presentare progetti generali dell'opera. I progetti sono presentati nel 1967 e attentamente vagliati. Si decide di studiare ulteriormente due progetti: un progetto con quattro pozzi di ventilazione, del quale si occupano gli studi Lombardi e Elektrowatt, e un progetto con due pozzi e un cunicolo laterale, di cui si occupano gli studi Maggia e Motor Columbus. L'appalto sarà svolto sui due progetti, e la scelta del progetto da eseguire sarà fatta soltanto dopo l'esame delle offerte delle imprese partecipanti.

La gara di appalto è aperta con risoluzione 20 marzo 1968 dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature e dei Dipartimenti cantonali delle costruzioni. Le offerte devono essere consegnate alla Sezione strade nazionali del Cantone Ticino a Bellinzona entro le ore 12 del 30 settembre 1968, termine poi prorogato al 31 ottobre. Il sopralluogo tecnico delle imprese, con forte partecipazione svizzera e straniera, si svolge il 29 maggio. Nell'estate 1968 cominciano i lavori preliminari a nord e a sud per la preparazione dei piazzali prospicienti i portali. Sono eseguiti da imprese locali.

Nel pomeriggio del 31 ottobre 1968 a Bellinzona la commissione di costruzione procede all'apertura delle offerte. Ne sono pervenute nove: quattro di gruppi di imprese svizzere, tre di imprese italiane, una di un'impresa francese e una di un gruppo di imprese austriache. Il primo esame delle offerte indica che quelle dei consorzi svizzeri sono più favorevoli in termini di spesa di



26 marzo 1976: sta per cadere l'ultimo diaframma: sta parlando, fasciato da una palandrana impermeabile gialla, il consigliere federale André Chevallaz, accanto al quale sta uno degli artefici ticinesi della grande impresa, l'ing. Noll.

Foto Giuliano Giuliani - Airola

quelli dei gruppi stranieri. Si manifesta anche una maggiore economicità del progetto con quattro pozzi di ventilazione.

Mentre procede l'esame tecnico e economico delle offerte, il Consiglio di Stato trasmette al Gran Consiglio il messaggio concernente l'approvazione dei progetti e la concessione del credito necessario. Il messaggio fa brevemente la storia della rivendicazione ticinese, illustra tecnicamente i progetti, contiene una valutazione dei costi — il più recente preventivo li calcola in 375 milioni di franchi, di cui 152 circa sul territorio ticinese, considerato che la lunghezza della galleria su territorio ticinese è soltanto di 6,6 km. sui complessivi 16,3 —, esprime riconoscenza a coloro che hanno lottato o cooperato per l'accoglimento del postulato, menzionando particolarmente Franco Zorzi, l'on. Tschudi, il dott. Ruckli e le autorità urane. Il Gran Consiglio adotta all'unanimità e senza discussione le proposte del Consiglio di Stato nella seduta del 3 giugno 1969.

Gli uffici tecnici dei due Cantoni lavorano intensamente, in collaborazione con l'Ufficio federale delle strade e delle arginature e i Consorzi di progettazione, nell'esame delle offerte presentate. Il 1° maggio 1969 la commissione di costruzione, in una lunga seduta tenuta a Altdorf, prende le sue decisioni, che hanno il valore di raccomandazioni, sulla scelta del progetto e sull'aggiudicazione dei lavori di costruzione. La Commissione rileva che i due gruppi di ingegneria, ognuno dei quali ha presentato un progetto di appalto, hanno svolto un ottimo lavoro e che la scelta non è facile. Considerato che i due progetti corrispondono a tutte le condizioni poste, per la scelta risultano determinanti i costi. I lotti nord e sud possono essere appaltati separatamente, ognuno a un Consorzio di imprese. La combinazione più favorevole favorisce nell'importo d'offerta il progetto a quattro pozzi. Pertanto la commissione raccomanda all'unanimità l'esecuzione di questo progetto. Unanime è anche la proposta per la delibera dei lavori: prende in considerazione i consorzi di imprese che figurano al primo posto nel lotto sud rispettivamente nel lotto nord.

Il 19 maggio 1969 il Consiglio di Stato è già in grado di trasmettere le sue conclusioni con una lettera all'on. Tschudi. Il governo ticinese si associa alle proposte della commissione di costruzione. Avverte la lettera che «pronunciandosi rapidamente sulle proposte della commissione di costruzione, il Consiglio di Stato vuole ancora una volta manifestare la sua volontà di giungere a una sollecita realizzazione della grande opera». Il 27 maggio segue la decisione nello stesso senso del governo urano. La via è libera per la decisione definitiva di competenza del Consiglio federale. Viene presa già il 16 giugno 1969. Il Consiglio federale adotta il progetto a quattro pozzi elaborato dal Consorzio di ingegneria Lombardi-Elektrowatt. Per assicurare un più alto grado di sicurezza nella galleria prescrive la costruzione di un cunicolo di sicurezza complementare, indipendente dal sistema di ventilazione della galleria. La funzione di questo cunicolo è dunque diversa da quella prevista nel progetto Maggia-Motor Columbus, nel quale il cunicolo laterale serviva unicamente per la ventilazione, e precisamente per l'apporto di aria fresca. L'Ufficio federale delle strade e delle arginature è autorizzato ad aprire ai cantoni Uri e Ticino un credito quadro glo-

bale di 306 milioni di franchi per i lavori di costruzione della galleria stradale.

Il 27 giugno il Consiglio di Stato adotta la soluzione formale di delibera dei lavori del lotto sud al Consorzio di imprese Bertschinger, Schindler, Heller-Lienhard, Schmalz. Il Consiglio di Stato urano assegna i lavori del lotto nord al Consorzio di imprese Zschokke, Schafir-Mugglin, Hatt-Haller, Züblin, Subalpina, Bau, Sicher. La lunghezza del lotto sud è di 9,5 km. La lunghezza del lotto nord è di 6,8 km. Vengono subito organizzati i cantieri. Al nord la direzione dei lavori è assunta dal Consorzio d'ingegneria Lombardi-Elektrowatt. Al sud la direzione dei lavori è assunta direttamente dalla Sezione strade nazionali del Cantone Ticino. Direttore locale dei lavori è l'ing. Ezio Censi, sotto la vigilanza del Caposezione ing. Renato Colombi e del capo dell'ufficio direzione lavori ing. Glauco Nolli.

I lavori di scavo nella galleria principale e nel cunicolo di sicurezza iniziano nell'autunno 1969. La manifestazione ufficiale per sottolineare l'avvio dei lavori di costruzione ha luogo il 5 maggio 1970 con la partecipazione dell'on. Tschudi nella sua veste di Presidente della Confederazione. Saluta l'opera come testimonianza della validità del federalismo elvetico e rileva il contributo determinante che danno e daranno gli operai stranieri, in particolare gli italiani: «senza la collaborazione della classe operaia straniera, la realizzazione di quest'opera colossale ci sarebbe preclusa». Non mancano le allusioni alla votazione popolare del 7 giugno 1970 sulla prima iniziativa xenofoba di Schwarzenbach.

Si incontrano subito notevoli difficoltà: rocce fortemente degradate, infiltrazioni di acqua sotterranea, elevata temperatura e umidità. A Göschenen deve essere dapprima superata, ostacolo previsto, la zona della discarica del materiale sciolto proveniente dalla scavo della galleria ferroviaria. Lavorano sui cantieri complessivamente 360 operai. Il loro numero salirà a circa 600.

Gravi difficoltà si incontrano nel 1972 al nord nel cunicolo di sicurezza, nel superamento di uno strato di mesozoico della zona di Orsera, che blocca i lavori per alcuni mesi. A partire dal secondo semestre 1973 le maggiori difficoltà e i maggiori ritardi si riscontrano a sud. Gravi problemi pone il superamento di uno strato di paragneiss, attorno al quinto chilometro. Si prevedono 23 metri di armature, ne occorrono 350.

Le difficoltà incontrate nel cunicolo di sicurezza si ripropongono nella galleria principale. È necessario eseguire, sia nel lotto sud sia nel lotto nord, attacchi intermedi nella galleria principale partendo dal cunicolo di sicurezza. Nel giugno 1974, nel lotto sud, un'irruzione di acqua e fango ostruisce completamente, su una lunghezza di 80 metri, il cunicolo di sicurezza. È il momento più critico. Nella parte centrale dello strato di paragneiss la spinta della montagna causa importanti deformazioni della roccia.

Per contenere i ritardi sul lotto sud la commissione di costruzione decide, nel febbraio 1975, d'intesa con i governi cantonali e il Dipartimento federale dell'interno, di far procedere anche a un attacco intermedio da nord verso sud partendo dalla base del pozzo di ventilazione di Hospental, sia nella galleria principale sia nel cunicolo di sicurezza. L'attacco è aperto nel mese di giugno. Gradatamente la situazione migliora.

## Progetto d'esecuzione

Sorveglianza generale:  
Servizio Federale delle Strade e Arginature, Berna

Committenti:  
Cantoni Ticino e Uri

Direzione generale dei lavori:  
Lotto Sud: Ufficio Strade Nazionali, Bellinzona  
Lotto Nord: Ufficio tecnico cantonale, Altdorf

Progetto d'esecuzione:  
Consorzio Ingegneri per il traforo del San Gottardo:  
Studio d'ingegneria Dott. Ing. G. Lombardi, Locarno  
Elektrowatt, Ingegneri consulenti SA, Zurigo  
Problemi speciali di ventilazione: Dott. A. Haerter, Zurigo

Direzione locale dei lavori:  
Lotto Sud: Ufficio Strade Nazionali, Airolo  
Lotto Nord: Elektrowatt, ingegneri consulenti SA, Göschenen, in collaborazione con lo Studio d'ingegneria Dott. Ing. G. Lombardi, Locarno

Periti geologia:  
Lotto Sud: Prof. Dott. E. Dal Vesco, Zurigo  
Lotto Nord: Dott. T. R. Schneider, Uerikon

Misurazioni:  
Consorzio ingegneri  
Schneider e Weissmann, Colra/Zurigo

Esecuzione dei lavori:  
Lotto Sud: Consorzio Gottardo Sud (CGS), Airolo  
Walo Bertschinger SA, Zurigo  
Kopp SA, Lucerna  
Walter J. Heller SA, Berna  
Rothpletz, Lienhard + Co. SA, Aarau  
H. R. Schmalz SA, Berna

Lotto Nord: Arbeitsgemeinschaft:  
Gotthard-Strassentunnel Nord (AGN), Göschenen  
AG Conrad Zschokke, Zurigo  
AG Heiner Hatt-Haller, Zurigo  
Schafir & Mugglin AG, Zurigo  
Ed. Züblin + Co AG, Zurigo  
Subalpina SA, Lugano  
(G. Torno & Co. SA.)  
Bau AG, Erstfeld  
Valentin Sicher AG, Gurtellen

Il 26 marzo 1976 viene fatto cadere l'ultimo diaframma nel cunicolo laterale, al km. 8,268 da sud e 8,009 da nord. Cerimonie ufficiali si svolgono simultaneamente in galleria al nord e al sud. Recano il saluto dell'autorità federale i consiglieri federali Hans Hürimann, succeduto a Tschudi nella direzione del Dipartimento federale dell'interno alla fine del 1973, e Chevallaz. Il nord e il sud si danno la mano.

Nella galleria principale mancano ancora 2650 metri. Vengono scavati rapidamente. Il 16 dicembre 1976 viene fatto cadere, al km. 8,100 dal portale sud, anche l'ultimo diaframma della galleria principale. Nel febbraio 1977 i lavori di scavo sono terminati. Purtroppo gli ultimi mesi dei lavori di scavo sono funestati da gravi incidenti. Il numero dei morti per incidenti sui cantieri della galleria sale da 12, al 26 marzo, a 18 a fine 1976. Il più grave incidente si verifica il 13 ottobre 1976. Quattro operai muoiono per la caduta di un carrello nel pozzo di ventilazione di Motto di Dentro. 177 erano state le vittime durante la costruzione della galleria ferroviaria.

Prende subito avvio la seconda fase dei lavori, quella relativa alla sistemazione interna, in particolare per il rivestimento, la pavimentazione, le apparecchiature elettromeccaniche, mentre procede la costruzione dei centri di manutenzione di Airolo e di Göschenen. Il 5 settembre 1980 la galleria stradale del San Gottardo è aperta al traffico.

Argante Righetti

## I dieci lunghissimi anni

di Mario Agliati

Sono alla ricerca affannosa di notizie intorno all'atmosfera, per dir così, umana di questi dieci anni, dentro e fuori la galleria.

L'ingegner Ezio Censi, che vado a trovare nel suo ufficio, nella casetta ch'è il quartier generale delle Strade Nazionali (alta sopra il borgo di Airolò, quasi dove comincia la strada del San Gottardo), tenta di sdrammatizzare subito la mia situazione, facendomi accomodare a un lungo tavolo: e mi si pone dirimpetto, squadrandomi tutta la sua mansueta sorridente labbia, che conosco bene. Ezio, come tutti gli altri tecnici, non s'è mai sottratto agli importuni. Mi ricorda che nei dieci anni un'infinità di torpedoni si son fermati sul piazzale: visite guidate dalle dieci di mattina alle quattro del pomeriggio, qualcosa, nei momenti «delle porte aperte», come duemila visitatori al giorno. Il locale non è privo di una solennità e anzi severità spartana: alle pareti un misterioso grafico, una lavagna ora assolutamente muta, una fotografia panoramica che par di per sé un minuzioso disegno di ingegneria. Immagino qui lunghe sedute, con discorsi difficili in più lingue, irti di cifre, dove talvolta la durezza del dibattito poteva far premio sulla doverosa cortesia; e quella lavagna popolata di formule, tabelle, calcoli. Su una sorta di comò, un bel gruppo di cristalli, d'un grigio che ha quasi riflessi rosati.

Ma tutto questo appartiene al passato. Ormai, a cavallo dell'estate, tutti qua dentro stanno essenzialmente nella quieta attesa del 5 settembre. Si respira un'aria serena, distesa. Si attaglia la parola di moda: *relax*. Anche il tecnico ha tempo da dedicare agli sfaccendati. Ritrovo il compagno della quarta e quinta ginnasio di Lugano: ritrovo, attraverso il suo placido sorriso, quei professori inobliviabili, Scerri, Virgilio Chiesa, Sambucco, Martinelli, Abbondio, Bolli, Marcolì, De Marchi, Pini, don Giugni, Oscar Panzera; gli anni forse più belli. Si era tra la fine della guerra d'Etiopia e la seconda guerra mondiale; per entro, il viaggio di Mussolini in Germania e l'*Anschluss*, coi nostri infiniti commenti. Ezio ricorda con precisione tutto, come se l'avesse letto nel giornale di stamane.

### Come un romanzo d'avventure

Ma bisogna pure che lo interrompa, che entri, come si dice, in medias res. Come mai, intanto, lui è arrivato a quel lavoro di galleria, in fondo così epico e, per ciò stesso, così periglioso? L'antico compagno mi confessa che sempre ci aveva pensato, fin da ragazzo. Mi par ben di ricordare che fos-

se, già allora, un gran lettore di romanzi d'avventure, Jules Verne, Emilio Salgari, Luigi Motta, Louis Bousenard. Ecco appunto: fu l'attrazione dell'ignoto, il gusto dell'esplorazione fuor dell'usato. Difatto che cosa di più buio, anche nel senso figurato, di quelle che si chiamano le viscere della terra? «Tu scavi — continua Ezio —, e non sai che cosa finirai col trovare... Tu non sai che cosa ti si parerà, metro dopo metro, davanti. E hai la possibilità di poi vedere qualcosa che nessuno ha mai visto: l'assoluto ignoto, e l'assoluto impensato. Ecco una vena verde, un filone di quarzo, di granito, di calcare, che il geologo stesso s'ingarbuglia: e d'un tratto da un improvviso foro un filo d'acqua, che si fa getto e fiume nelle tenebre. È come leggere un libro d'avventure che ti appassiona: fai passare, che quasi vorresti divorarle, le pagine; non vedi il momento di giungere alla conclusione. Ma l'ultima 'volata' è come l'ultima pagina del romanzo: con essa il tuo lavoro è concluso. Sai grosso modo come è andata a finire. Resta, è vero, la rifinitura. Ma la rifinitura è altra cosa, che quasi non più ti interessa. Attendi allora di attaccare la lettura di un altro libro di avventure, cioè lo scavo di un'altra galleria... Adesso già stiamo pensando al monte Ceneri».

Son più di trent'anni, ormai, che Ezio è applicato a scavar gallerie: e i ricordi son tanti. Gli operai? Molti avevano già lavorato con lui altrove. All'inizio fu un ritrovarsi, come per un richiamo; poi, ci furono gli avvicendamenti, nuovi venuti si affiancarono ai vecchi, in parte li sostituirono; ma sin dai primi momenti venne a stabilirsi tra tecnici e operai un'autentica camerateria, un affiatamento fraterno, sicché parve poi di essere una famiglia. Bellunesi, friulani, bergamaschi, bresciani, valtelinesi, veneti, meridionali, spagnoli, jugoslavi, austriaci, germanici, svizzeri, tutti finivano con l'averne un unico volto. E i sentimenti stabiliti allora continuano. Ancora adesso l'ingegner Censi riceve per Natale biglietti d'auguri dai siti più disparati. (E qui un che sa come stanno le cose mi sussurra: «Sfido io, se mai rimprovero gli si è potuto muovere a mezza bocca è di essere stato anche troppo buono e bravo»: e mi cita il caso di una pratica d'assistenza a favore della famiglia di un minatore che andava per le lunghe e fu risolta soltanto con l'incarico dato a un avvocato, pagato di propria tasca dall'ingegnere.)

### Quando arrivava la morte

Mi vien in mente la prima volta che fui a visitare i lavori.

Si era quasi agli inizi, mi pare nell'estate del '71: e io potei ben dirmi un privilegiato, per la solita «mafia» che sorregge gli antichi compagni e amici. La fase, con parola retorica di comodo, poteva ben darsi eroica: il buio era fittissimo, e nel rumore assordante i minatori si muovevano come lémuri, sicché il richiamo dantesco era quasi d'obbligo. A tratti ci si doveva riparar dentro una grotta, ché s'annunciava una «volata». Un momento di sospensione, un'attesa attonita, mentre voci si rincorrevano a metter in stato d'allerta; e poi un tuono sordo, lontano: e si tornava a camminare nel fumo, in un acre odore diffuso, che quasi mozzava il fiato. Sulla destra, il cunicolo parallelo era percorso da un'acqua violenta, incessante, e pure straordinariamente limpida, quasi si sarebbe detto d'una purità assoluta, di maravigliosa trasparenza. Ezio avanzava sicuro, incurando il frastornato omino che lo seguiva con malsicure piante. Non appena quei lémuri, visti da presso, acquistavano evidenza umana, scattava un saluto cortese, affettuoso: ed Ezio rispondeva con una pacca sulle spalle, con una frasetta scherzosa. Più di una volta, ricordo, s'arrestò, per una presentazione: «Questo, mi diceva, ha già lavorato con me»; e l'operaio assentiva, quasi sorridendo d'orgoglio. Giungemmo dove c'era stata la «volata»: una montagna di pietre, che anch'io ebbi l'onore di salire, pur incertissimo e peritoso, fino a toccar la parete. Ma una cosa volle allora soprattutto impressionarmi: in alto, sotto la volta, la rete metallica di protezione, che avanzava metro dopo metro, di pari passo col ponte mobile di protezione sul quale stavano gli operai: in tal modo, mi diceva l'amico, si sperava di ridurre al minimo gli incidenti, anzi di non averne affatto.

Adesso mi vien in mente tutto: e quindi m'arrischio a dire: «Ma purtroppo di morti ce ne sono stati». L'ingegnere si fa triste. Il tasto è doloroso, per quest'uomo sensibile. In realtà il risultato di quegli apprestamenti, mi risponde dopo un poco di silenzio, fu buono. Di incidenti tipici di galleria, con effetto mortale, ce ne fu uno soltanto, e quasi alla fine dei lavori. Si verificò quello che nel gergo vien detto un «Bergschlag», un colpo della montagna, un rilancio improvviso di lastroni per un fenomeno di tensione interna ch'è proprio del granito. Si stava procedendo a quel che si dice il «disgaggio» della calotta, cioè alla sua ripulitura, subito dopo avere sparato. Erano in tre sul ponte, quando si udì lo scricchiolio che precede lo scoppio: un operaio giovanissimo, un ragazzo quasi, e un altro appena maggiore, più un assistente. Questi, anche perché non più giovanissimo, non ebbe la reazione rapida, restò nel suo angolo; gli altri due invece immediatamente saltarono indietro: e fu movimento fatale. Un ragazzo in squadra chiamato Robertino, cognato dell'assistente, rimase letteralmente schiacciato, l'altro ebbe una gamba sfraccellata. «Se non si fossero mossi...», sospira Ezio: e l'occhio gli si fa velato. Era una squadra di bresciani, per lo più originari di Marmentino in val Trompia, paese di minatori di razza, tantoché quando scendono a valle, a Gardone Val Trompia o a Lumezzane a cercar lavoro in fabbrica si sentono rispondere: «Voialtri non sapete far altro che i minatori»...

Gli altri incidenti mortali furono di natura diversa, causati in buona misura da urti del trenino adibito al trasporto del materiale:

certo sempre spaventosi, agghiacciati. Uno avvenne fuor della galleria, sullo spiazzo antistante l'ufficio del consorzio: era uscita una locomotiva con due vagoni, che aveva i ferri malandati; si mandò a chiamare il meccanico, un giovane di Sondrio, che riparasse: per un errore, per una dimenticanza, una motrice spinse i vagoni sul binario dove il poveretto stava lavorando: si può capire il terribile esito. Tutti hanno poi nella memoria l'incidente del pozzo di ventilazione di Motto di Dentro, di Mött d'Int per dir nella parlata di Airolo. Si era nell'ottobre del '76: veniva investita una squadra di operai: quattro morti, tre jugoslavi, tra cui un maestro di scuola, e un italiano della val Camo-

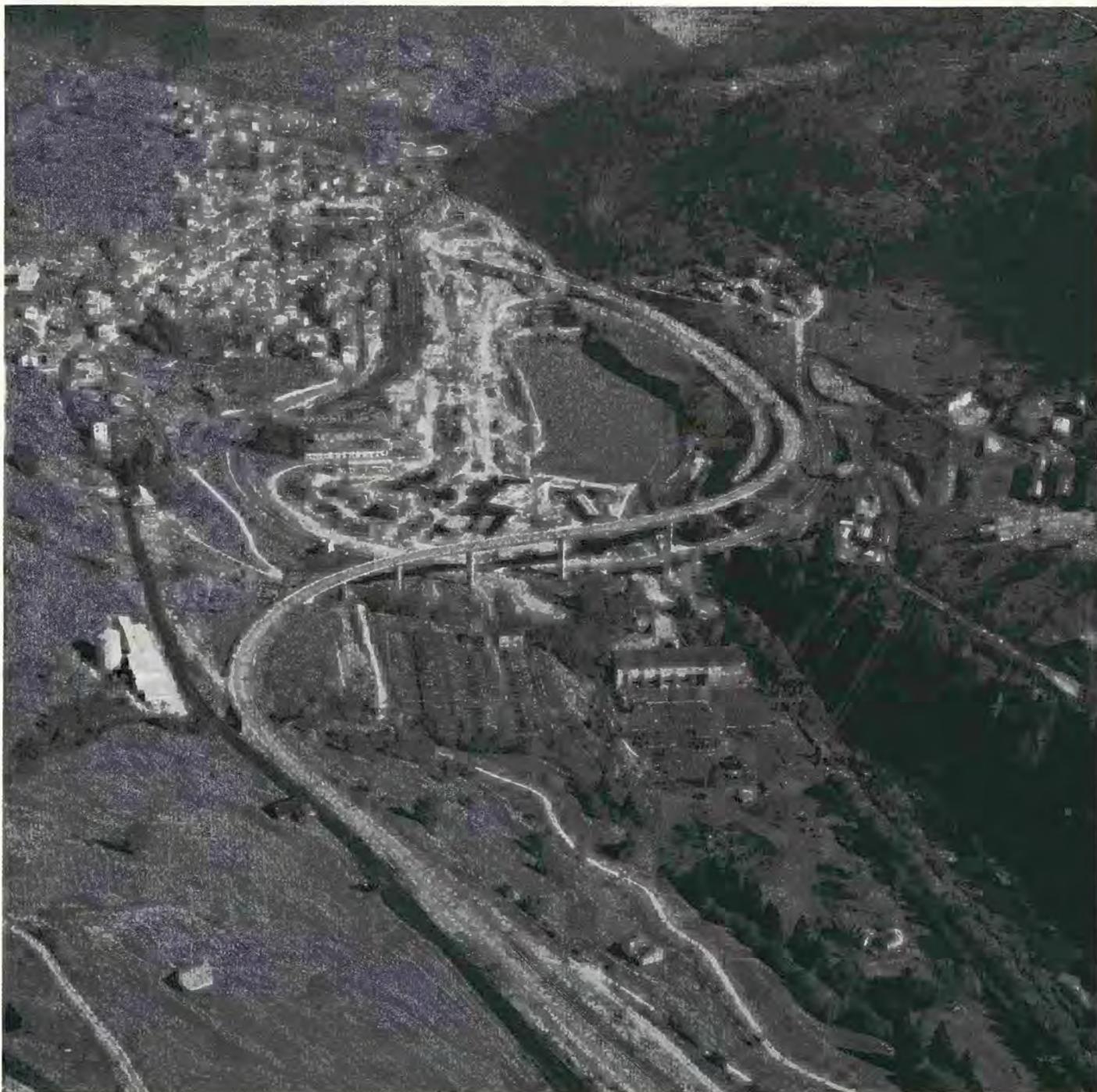
nica; un altro della Val Camonica, cugino del morto, orrendamente ferito. Meglio non spingersi troppo in là con la descrizione. Ed era il sito dove pochi mesi prima s'era fatta gran festa, per la «volata» che aveva abbattuto l'ultimo diaframma.

L'occhio di Ezio è sempre più velato; sono le ombre di un quadro per lui e per molti luminoso; ombre dolorose, che peraltro sarebbe ingiusto e vile cacciar via; si sente che quei poveri morti gli restano nel più profondo dell'anima. Conchiude a voce bassa: «Che vuoi, ho fatto trentadue anni di galleria: è stato un poco come essere in guerra: quanti compagni morti!». Arrischio ancora: «Ma la morte non è anche, crudelmente,

programmata? Non c'è un tasso di incidenti previsto per ogni chilometro?». Risponde: «In un certo senso sì, e tu dici bene: crudelmente. Ma si spera sempre nella buona stella, e per questo si fa di tutto perchè la morte sia evitata, contro ogni impietoso programma. Nella mia esperienza ricordo anche gallerie, per dir così, fortunate, con un ferito e basta».

Immagino anche la crudeltà del momento in cui l'incidente letale vien annunciato al buon ingegnere. Mi sussurra ancora che talvolta s'ha come il presentimento misterioso. Ricorda un incidente (urto del treno) avvenuto nel pieno della notte. Si era nella primavera del '76. Svegliatosi, verso le

L'elicottero ha colto questa immagine quasi avveniristica (e pure è una ben tangibile realtà...) della zona di Airolo da ovest: il borgo è tutto arroccato in fondo a sinistra, nel centro campeggia lo specchio del laghetto artificiale, e le strade corrono e si intersecano come bisce e biscioni, in un gioco di curve e di variate geometrie che lasciano sbalorditi. I diversi baraccamenti sullo spiazzo antistante l'imbocco della nuova galleria fanno macchia a un capo del laghetto, sulla sinistra. Siamo nell'ottobre 1977. Foto strade nazionali



tre, era rimasto come in attesa: una voce gli diceva che sarebbe capitato qualcosa. Udì la porta d'entrata che si apriva, udì passi su per la scala di legno, lungo l'interminabile corridoio: poi il toc toc all'uscio. Era il suo sostituto che gli gridava: «Venga giù, c'è un morto in galleria». Un'altra volta, ricorda ancora Ezio, quando si dette l'incidente che schiacciò il povero meccanico intento proprio davanti agli uffici del consorzio; lui stava a casa, era di sabato: una telefonata, con l'annuncio, gli dette un colpo dentro, che gli fe' spezzare qualcosa... E il correre poi sul posto è pure un tormento che non si può narrare. Il pensiero si ribella alla morte. Quasi, contro la speranza, si spera sempre che tutto si riduca a una ferita, sia pure a una di quelle bestiali allucinanti ferite che provoca la galleria: poi l'arte medica, chi sa, potrà fare il miracolo... Ma il più delle volte bisogna arrendersi: e allora restano annichilati insieme l'uomo e il tecnico. Come mai, ci si chiede, è potuto capitare? Come mai un giovane di vent'anni, forte e sperimentato, non ha saputo trovare quell'attimo per sottrarsi all'urto? Tanti accorgimenti e apprestamenti, e poi... Né meno dolorose le ore che seguono. Si manda a chiamare il cappellano don Dino, si appresta la camera ardente; e si deve subire una sorta di invasione, il giudice, l'esperto, si devono fare inchieste, interrogatori che lacerano l'anima. Uno ne ricorda Ezio, particolarmente penoso, dopo l'incidente di Mött d'Int: testimone diretto era un jugoslavo, non ci si riusciva a intendere per via della lingua: un disagio che s'aggiungeva allo strazio. Ed occorre avvertire le famiglie, si chiama al telefono il parroco della povera vittima, il maresciallo dei carabinieri... Capita poi d'andare al funerale, in rappresentanza del Consorzio: e anche lì è un impaccio, che spesso si fa tormento. Mi par di capire a pieno. Mi vien fatto di chiedere come le famiglie e gli amici reagiscano alla tragedia, là al villaggio. La voce di Ezio si fa ancora più bassa. Dipende: non sono mancate, da parte degli amici, le reazioni anche dure; qualche voce si è levata, ed era inevitabile, a parlar di sfruttamento, di inumanità; son volate parole grosse; ma il più delle volte la reazione è stata di dignitoso chiuso dolore, quasi di un'accettazione ch'era insieme fatalistica e cristiana, specie nelle regioni dove più la

Cunicolo di sicurezza. Risanamento della zona deformata. Foto strade nazionali



tradizione del minatore è lunga e diffusa, e però mette nel conto delle possibilità anche la disgrazia mortale.

### Paesaggio nuovo

Basta, vediamo di tornare alla serenità. Mi alzo, mi affaccio alla finestra: il paesaggio che sta sotto, davanti all'imbocco della galleria, è altra cosa da quello che vidi le prime volte che fui qua: ancora sommosso, ancora con gente che viene e che va, intenta a lavori, ma in maniera diversa. Ezio mi avverte che ora si è impegnati, quasi essenzialmente, in opere di sistemazione, per dir così, estetica, per meglio disporre il grigio del cemento e della pietra col verde dell'erba, dei praticelli e giardini e giardinetti. C'è ancora una trentina di uomini a lavorare. Per il 5 settembre tutto dovrà essere pronto anche qui. Aguzzo gli occhi, cerco di raccapezzarmi: non è per me una facile impresa. Di qua Stalvedro, di là la Val Bedretto. Sporgendomi, posso vedere il bel campanile romanico di Airolo, d'un color ferrigno rugginoso; quasi a strapiombo, le due strade del passo, che per un po' proseguono parallele. Intorno all'azzurro immoto del lago artificiale, è tutto uno snodarsi, un correre, un volteggiare, un sovrapporsi di nastri grigi d'asfalto, arditissimi ponti, piloni, viadotti: un'immagine che direi futuristica, non fosse ormai ben calata nel presente. Ezio mi fa concentrare, colgo l'entrata della galleria stradale, un gioco vario di graniti, in un'architettura severa e insieme ardita; costruzioni basse, men basse, tutte rigidamente geometriche: sono i vari centri di comando e manutenzione, magazzini, autorimesse. Emergono tre figure umane stilizzate, è il monumento di Gianfranco Rossi, simboleggiante «L'Abbraccio»; e due steli di marmo nero, giustapposte, ricordano il giovane consigliere di Stato Franco Zorzi, un de' più animosi fautori della galleria, perito purtroppo in una disgrazia di montagna, e le vittime dei lavori. L'occhio sale sulla costa della montagna, tra il verde spento macchie di larici e di abeti: non lontano dalla stazione iniziale della filovia di Pescium, appaiono ancora le baracche dove gli operai dormivano, passavan parte della loro giornata; sono per dir così relitti d'un mondo ormai in via di smobilitazione, quasi postremi cimeli storici. Ma non vedo più la cantina, dove io fui pure il 26 marzo 1976, insieme con tant'altri, quando vi si diedero il gran banchetto, dopo la «volata» che fe' cadere l'ultimo diaframma, e i discorsi (ma non tutti, ricordo, vi si poterono tenere, per il gran vociare conviviale che s'era fatto incontrollabile), e i canti e le musiche: è stata tolta, perché lì passa la strada, che sembra ormai impietosa di ogni memoria.

### Vita di cantina

Pure anche la cantina fu uno dei punti in cui si svolse, per dir così, l'umanità di questi dieci anni di immane non mai interrotto lavoro. Vado a trovare Valentino Bragagnolo, che la soprintese: è un veneto aitante, sorridente, cordiale. Ha tanti ricordi, in generale buoni; come chi sia cosciente d'aver compiuto bene il proprio dovere. La cantina, mi dice, venne aperta nell'ottobre del '69, e senza interruzione, salvo che per le vacanze natalizie, restò aperta fino al gennaio del '79: quasi dieci anni dunque. Fu certo anche per il cantiere e i suoi quattordici collaboratori, uo-



L'immagine è stata scattata il 21 maggio del 1971, a ottocento metri dall'ingresso della galleria. Si stanno eseguendo i lavori di sicurezza, che, occorrerà dire, hanno dato i risultati sperati.

Foto strade nazionali

mini e donne, tra cui, nei momenti di punta, quattro cuochi, un duro diuturno impegno. La mensa era in funzione ventidue ore su ventiquattro, a seconda del lavoro delle cosiddette «sciolte». Si cominciava con una prima colazione alle quattro e mezzo e poi via via si andava innanzi, con altre prime colazioni, e con pranzi e cene fino alle ventiquattro. Bragagnolo mi illustra con precisione il sistema: ma per me è troppo complicato, e però desisto dall'annotare: valga il pressappoco. Venivano, sostavano, uscivano gli operai: altri via via senza cessa li sostituivano, e ognuno portava lì, col suo appetito di uomo di fatica, i suoi umori, le sue gioie, le sue speranze, i suoi crucci; volta a volta eran silenzi e discussioni accese, chiacchiere serie e scherzose, e anche sospirose nostalgiche cantate. Quanto al cibo, spesso si aveva al pranzo come primo piatto un minestrone, altre volte una pastasciutta, o patate: ma il minestrone era particolarmente desiderato, i minatori amavano qualcosa di caldo e di liquido; poi si dava un piatto di carne, con legumi e insalata; e cinque volte la settimana c'era pure il dessert, per la maggior parte composto di frutta. La cena era di solito più variata: oltre al minestrone o alla pastasciutta o alle patate, si poteva avere anche pesce, affettato, formaggio. E c'era, funzionante nelle ore dei pasti, vicino alla cucina un «chiosco», per le bevande. Vino? Anche, e non potrebb'esser il contrario, con tanti giovani gagliardi obbligati a un gagliardo lavoro, e provenienti da zone dove il vino non è certo respinto: ma Bragagnolo mi fa notare che la tendenza dei più giovani era piuttosto per le bevande analcoliche, le aranciate, le acque minerali. È questo un fenomeno che appar

generale. Birra? Anche. E qui un altro mi parlerà, sorridendo della guerra impegnata tra due fabbriche, anche in base al principio della giurisdizione: sicché si arriverà al compromesso di un'alternanza. *Petite histoire...* Chiedo: «Tutto filò, per il resto, liscio?» Quasi tutto. Ci fu, sì, qualche contestazione, specie se la minestra o la pasta sciuata appariva un po' fredda: ma tutto rientrò tosto, in ispirito di reciproca benevolenza. Qualche battibecco, qualche segno di nervosismo certo si dette, e si può capire, in dieci anni, e con tanti avvicendamenti, e anche, a tratti, con tanta rissa, che portava ad avere in cantina, contemporaneamente, anche trecentosessanta persone: ma è cosa che non fa storia. In genere regnava il cameratismo più bello: i pasti spesso si concludevano, come si è detto, in una bella cantata: cantavano soprattutto i veneti, i friulani, i lombardi: canzonette alla moda, e canti delle loro valli, delle loro montagne. Ma ci furono momenti di cupezza, specie nei periodi delle iniziative xenofobe, quella del '70, quella del '74, quella del '77. In realtà che senso aveva la parola «Schwarzenbach»? Forse parlar di cupezza è dir troppo. Se ne parlava, ma senza far tragedie; l'ambiente dei minatori ne risentì meno di altri ambienti, che parevan più esposti. I minatori sentivano troppo bene che erano indispensabili, e che nessuno avrebbe osato mandarli via. «Vedremo poi chi verrà a fare il San Gottardo!» dicevano spesso sorridendo in modo bonario. Ed era troppo facile dargli ragione.

#### Colloquio con «reduci»

Domando anche ad alcuni operai rimasti in loco, o spostati appena qualche chilometro più in giù, a Faedo, per la galleria squassata e bucata della Piumogna.

Uno, Olimpio Marveggio, valtelinese, ha i capelli che si sono ingrignati e un poco diradati nel San Gottardo. Tiene il viso aperto e franco della sua gente. Ha cominciato nel '69, e non s'è mai mosso di qui; durante il primo «sbancamento» di un pozzo è rimasto gravemente ferito, sotto quintali di materiale. Ha fatto due mesi e mezzo di ospedale senza muoversi, ed è tornato, pronto anche adesso, sorridendo, a ricominciare; lo si potrebbe definire un eroe, non ostasse la sua semplicità che disarma e impedisce di usare le parole grosse (a dirmi di lui sono in verità gli altri, lui si limita a sorridere).

E parlo anche con un giovane operaio friulano, Felice Caradozzi, baffetti biondi da mongolo, e con un tecnico, il geometra Raimondo Ceresetti, un aitante camuno (cioè della Val Camonica, bresciano), che l'ingegner Censi tiene in grande considerazione, tanto che me lo raccomanda come una fonte ben informata: l'uno e l'altro accasati qui.

Cominciano con lo spiegarmi il sistema delle «sciolte»: due di undici ore, per un lungo periodo; poi, quando lo scavo raggiunge certe proporzioni, tre sciolte di otto ore, con gli operai pagati per dieci ore. Un problema, mi dicono, fu quello del calore, a momenti al limite della sopportazione, e del fumo, quello che in gergo si dice «il poiàn», un composto di gas d'esplosione mescolati al pulviscolo della roccia che rendeva l'aria quasi irrespirabile. Fu messo in azione subito un sistema per ovviare al grave inconveniente, ma non parve soddisfacente in tutto, data anche la lunghezza della galleria; poi

se ne escogitò un altro, il cosiddetto «mangiafumo», una sorta di tubo che aspirava l'aria inquinata vicino all'avanzamento e la filtrava, separandola dal pulviscolo; e anche qui si diede qualche contestazione, o per dir meglio qualche discussione, affrontata da tutti con la buona volontà di trovar la soluzione. Certo quello della ventilazione è un problema di soluzione difficile. Ma il problema più grosso era quello del fracasso assordante, che quando erano in funzione i dieci bracci perforanti era più fastidioso del fumo. E qui bisogna dire che nonostante le inevitabili lamentele non vi volevan por riparo i minatori, che rifiutavano spesso le prescritte cuffie e i tamponi negli orecchi, quasi fastidio che s'aggiungeva al fastidio. Da chiedersi allora come ci si potesse intendere, ché a momenti bisognava pur comunicare, che so, per chiedere un ferro, un piccone, un martello, se mai se ne usassero. Rispondono i minatori ridendo che ci si intendeva con le mani e fissando i moti delle labbra, come usa fra i sordomuti: è ben vero che la sopportazione umana, e specie italiana, è grande.

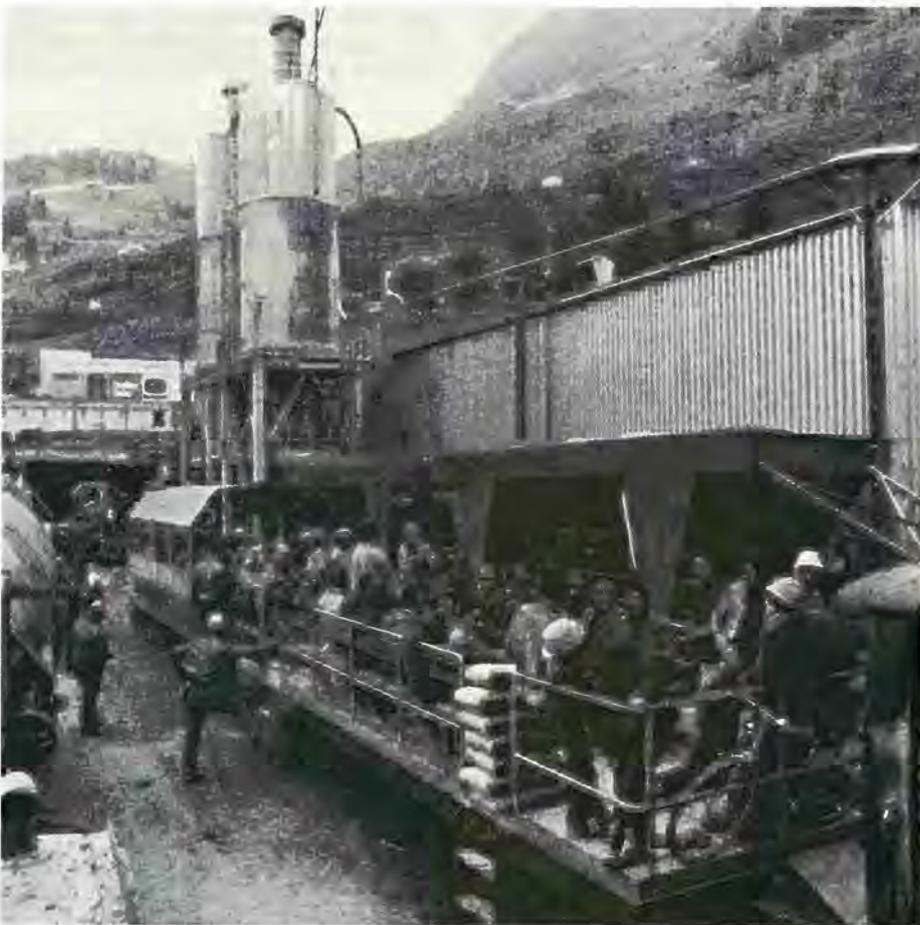
Il tono con cui questi uomini mi parlano adesso è dimesso, quasi direi volutamente prosastico. Per loro, si direbbe, s'è trattato d'un normale lavoro, coi rischi connessi, preventivati. Nessuna vanteria da «reduci», come si potrebbe anche pensare. Raccontano, ma senza chiacchiera diffusa; raccontano solo perché sono interrogati, e sareb-

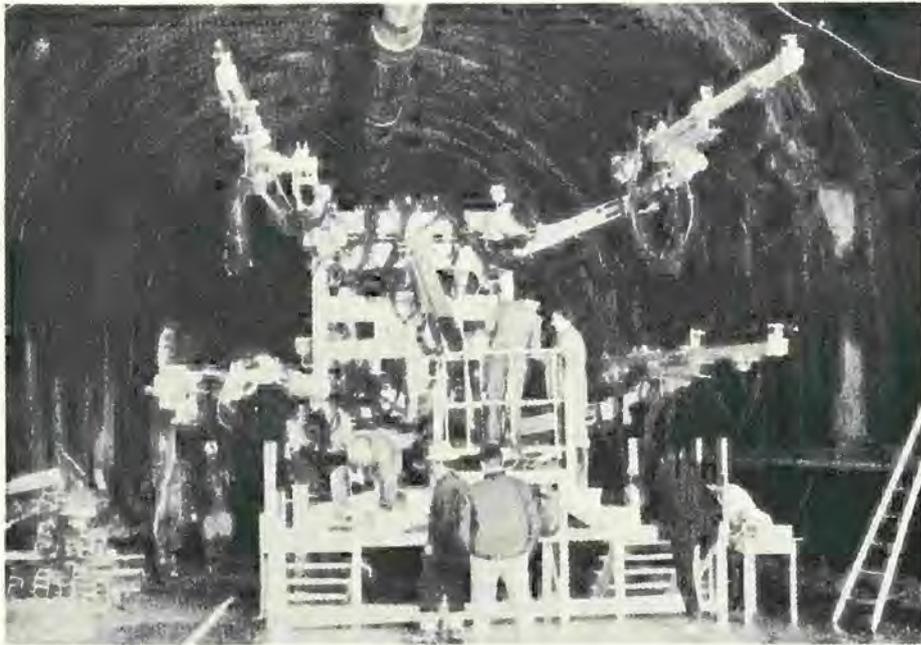
be una scortesia non rispondere. Se mai fece impressione in quegli uomini il primo approccio, l'impatto: venivano da cantieri che duravano due o tre anni, e qui pareva loro di affrontare un traforo che non doveva finire più. L'immensità dell'opera li disorientava, e pesava. Me ne aveva parlato anche l'ingegner Censi: quella parete diritta, muta, ostile; la trincea d'approccio fino a trovare la roccia, la palificazione, la prima esplosione che scavò la profondità di un metro e mezzo... Ed ecco, concludono ora gli operai con un sorriso né triste né lieto, che son passati dieci anni ed è finito tutto! Quale l'impressione avuta poi, il famoso 26 marzo 1976, quando si dette l'ultima «volata» che fece cadere l'ultimo diaframma del cunicolo di sicurezza? Gli operai sorridono. Quello fu un «gran giorno» per gli altri, mi fanno capire; gli «attori», allora, furono le autorità, gli oratori, i giornalisti, gli invitati; loro, dicono ridendo, fecero in quelle ore festaiole e loquaci da «semplici comparse», anche se al benefico, nell'euforia comune, di un congruo «beveraggio». Il gran giorno per loro fu in effetti quando si diè la penetrazione della sonda dal versante sud in quello nord: si poté provare come la grande opera fosse precisa al massimo, sicché la soddisfazione prese un po' tutti, dagli ingegneri agli operai: un premio morale, la certezza che si era lavorato bene.

Ma un autentico momento di festa ricorreva poi ogni anno il dì di Santa Barbara, il 4 di-

24 aprile 1977, ore 13.00. Sta partendo la «sciolta» per il lavoro: e l'allegria per non mancare negli operai seduti o in piedi su una sorta di «guardiniera» del trenino, dove qualcuno ha issato anche una bicicletta, forse per imitar nelle viscere della montagna le imprese di Gimondi o Dancelli, conterranei di tanti minatori...

Foto strade nazionali





Operai e tecnici intorno a uno dei potenti «giumbo», che sta per entrare in azione.  
Foto Giuliano Giuliani - Airolo

cembre. La Vergine Martire orientale è, si sa, la protettrice dei minatori, che l'han voluta onorare con una statuina, benedetta da Paolo VI, posta in una nicchia appena fuor dell'imbocco della galleria: ogni volta, prima d'entrare per il turno di lavoro, più d'uno in questi dieci anni, anzi parecchi, se non forse tutti, sostavano per un attimo di raccoglimento e di invocazione. Un saluto, il gesto ratto della mano che corre al casco, per sollevarlo un tantino... A molti Santa Barbara sarà parsa (non è retorica, né sentimentalismo) la mamma lontana. Per quella festa, a ogni modo, interruzione del lavoro già alla mezzanotte; nessuno che sparasse più, nessuno che entrasse in galleria per motivi di lavoro; e tutti sul posto di buon mattino, ma non più con l'elmetto e la tuta gialla, sì bene col vestito buono, ché c'era la Messa, celebrata dal cappellano don Dino Ferrando che spesso aveva accanto il parroco di Airolo don Battista Ferrari (ma in qualche occasione venne pure il vescovo Giuseppe Martinoli), e poi nella cantina il pranzo, col sacrificio di dover ascoltare alcuni discorsi delle autorità, sempre lodevolmente brevi però; e quindi, finalmente, il via ai più distesi conversari, alle musiche, ai canti. Per la Santa Barbara il minatore diventava davvero il «padrone».

### Il «tempo libero»

Domando un poco a tutti quale era insomma la vita degli operai fuor della galleria, nel cosiddetto «tempo libero», in cantina e anche altrove.

Le risposte più o meno si somiglian tutte: niente di eccezionale, e niente di drammatico; nel complesso sarebbe fuor di posto ogni lamentela, non si giustifica alcun vittimismo. Già Ezio Censi mi aveva detto che una delle preoccupazioni sue e dei colleghi fu di superare il binomio galleria-baracca, e di rispettare sempre nell'operaio l'uomo. Ogni settimana, si dava uno spettacolo cinematografico in mensa, organizzato dal

Consolato (almeno per quel che riguardava gli italiani, ch'eran la maggior parte; ma gli altri eran pure, ovviamente, i benevisi); doppio il turno, di sera e di mattina, giusta l'orario delle sciolte. Venivano anche organizzati tornei di briscola, con premi offerti dalle ditte; domando come mai di briscola, che mi sembra quasi gioco da donne, e non di scopa: mi si risponde che la briscola è meno impegnativa, vuole meno sforzo, meno impegno (difatto la so giocare anch'io). Ci fu anche, vicino al cantiere, un viale per le bocce, e un poco vi si giocò: ma non gran

che, ché Airolo non ha un clima, per di così, almeno in alcune stagioni, proprio adatto a questa sorta di casereccio o villeggiata diporto. E per alcun tempo, fino a '73-'74, esistette anche una squadra di «football». Qualche lettura di giornale e di settimanale, le parole incrociate. E il diversivo (che così si poteva pure intendere, anche se poi il fondo di serietà dava alla cosa ben altro valore) della venuta, regolare, dei sindacalisti, che illustravano i vari problemi che interessavano gli operai, li dibattevan con loro, aiutavano, dove potevano toglievano d'impaccio. Capitavan sul cantiere ogni settimana anche i cappellani degli emigrati italiani, don Dino Ferrando di Lugano e don Carlo De Vecchi di Locarno. Qualcuno attendeva a lavori artigianali, aveva imparato a intrecciare tappeti, a combinar disegni e quadri con la lana. E c'era addirittura tra i minatori un autentico pittore, il valtellinese Anacleto Bianchetti: il quale, siccome lavorava di solito in galleria di notte, di giorno, rubando al sonno, aveva tempo di andar intorno a cercar soggetti, per fissarli sulla carta ed elaborarli poi, in baracca. Espose qua e là, con un certo successo. Due suoi quadri li ho potuti vedere in un ristorante del Motto Bartola: d'ispirazione allegorica, vagamente surrealista, mi par che registrino una buona fusione dei colori. Ma soprattutto c'è da segnalare che venne anche istituita una scuola serale, che portava alla licenza media: si tenne nella sala delle conferenze, un prefabbricato allogato presso le cantine, che i visitatori conoscono bene. Ci fu insomma un ambiente sereno? Tutto sommato, sì. Oh certo, ogni tanto pur fra i minatori si alzò la voce, in dieci anni capita pure anche qualche giornata coi nervi a fior di pelle, ma senza un seguito. Corretti ad ogni modo i rapporti tra i vari gruppi etnici, italiani, jugoslavi, spagnoli, anche se forse mancò qui un'auspicabile compenetrazione, sempre facile sulla carta, difficile purtroppo nella realtà. Tra gli italiani, s'è detto,

27 marzo 1976. Siamo a metri 8268 del cunicolo di sicurezza: questi giovani volti variamente barbuti esprimono, nonostante la fatica, fiducia e serenità.  
Foto strade nazionali



molti settentrionali: ma anche marchigiani, abruzzesi, e meridionali. Divergenze all'interno, secondo un luogo comune? Assolutamente no; certo le differenze di temperamento e anche di abitudini sul principio si fecero sentire, ma poi si instaurò la reciproca comprensione che diventò addirittura amicizia. Sento lombardi lodare un siciliano per la capacità tecnica e la laboriosità. Uno anzi mi dice: «S'è verificato persino questo: che si son creati tra uomini del nord e uomini del sud affiatamenti di cui forse in Italia non siam più capaci».

### I minatori e il borgo di Airolo

Chiedo poi quale influsso abbia avuto la presenza dei minatori sulla vita del borgo di Airolo, e quali fossero i rapporti tra immigrati e indigeni: e giro la domanda anche a gente del posto, a qualche esercente per esempio. Faccio notare che durante i lavori della galleria ferroviaria la presenza massiccia di tanti operai «stranieri» (brutta parola per dire, allora, italiani del nord, piemontesi e lombardi) non fu priva di qualche momento difficile: anzi i momenti difficili, con moti di incomprendimento e anche di ostilità, vollero essere frequenti, con punte dolorose: un giovane docente, a coronamento di un corso in cui io pure ebbi qualche parte, ce ne ha dato un esauriente quadro, in un riuscito lavoro di ricerca. Ci fu qualcosa di simile ora? Gli interrogati tendono a escluderlo. Intanto, forse non si è trattato stavolta di una presenza veramente «massiccia», o massiccia in quel senso; gli operai ora passavan parte della loro giornata nei loro accantonamenti, fuor dunque del paese; e di domenica in un buon numero (almeno quelli dell'Alta Italia) guadagnavan le proprie case, giusta quel che la motorizzazione consente. Ma poi c'è da dire che i tempi son veramente evoluti anche nel punto, e senz'altro in meglio; l'uomo «foresto» non è più uno «choc» per nessuno; son cadute le dif-



A dicembre, per dieci anni, volle tornare regolarmente la festa di Santa Barbara, sempre accolta dagli operai, specie italiani, con trepidazione, giorno di sosta, insieme lieta e meditativa, per tutti. Qui l'immagine coglie l'arcivescovo Raffaele Forni, figlio della contrada, mentre sta celebrando la messa, sullo sfondo delle bandiere italiana, svizzera e ticinese, sovrastata da un quadro simbolico, opera del pittore-minatore di cui si fa parola nel testo.  
Foto Giuliano Giulini - Airolo

fidenze e i pregiudizi; la presenza dei minatori nei pubblici esercizi, di solito discreta e misurata, fu accolta con rispetto, e anche con cordialità. Parlar di risse dovute a gelosia ora fa sbatter gli occhi alla gente: nemmeno da pensarci: se ne ride. Allego però un ritaglio di giornale del 1972, in cui è cenno d'un incidente, con parole anche qualche po' risentite. Ma tutti son d'accordo nel minimizzare la cosa: fu un caso unico, e

d'entità quasi irrilevante: non lasciò traccia, e ormai si può ben dire dimenticato. Qualche bevuta gagliarda non è che non ci sia stata, con gli inconvenienti che tal prodezza comporta; ma restò fatto isolato, sommerso del resto da fatti analoghi, di gente che non era della galleria. In questo punto la storia della galleria stradale è assai meno ricca di quella della galleria ferroviaria: e vien in mente il detto: «Beati i popoli senza storia». Ho del resto nella memoria anch'io qualche festa campestre ad Airolo dove eran presenti vari giovani minatori: si notavano un po', e non sempre, per il modo di vestire, e per la parlata, ma non facevano, come si dice, macchia: e invece niente ricordo al proposito di sgradevole. Parlar d'amore è certo un dir troppo; ma è un dir troppo poco parlare di mera tolleranza. Uno poi mi fa notare che, in certi casi, si può proprio parlare anche d'amore. Difatto, mi spiega, in dieci anni s'è dato anche qualche matrimonio tra operai del cantiere e ragazze della zona, o di altre parti del Ticino, tutte conosciute durante i lavori. È vero: già avevo fatto cenno di due, ma se n'è pur dato qualch'altro: i calabresi Pasquale Gangale e Fortunato Alampi (infermiere del consorzio), il valtellinese Sergio Perregrini, il milanese Giancarlo Zacchetti, il bresciano Gervasio Minozzi hanno sposato delle ticinesi; matrimoni, giova aggiungere, sempre felici. Ed è da segnalare anche che due bellunesi, Sergio Basp e Renzo De Pellegrin, che han fatto di Airolo il lor comune d'attinenza, con la naturalizzazione. Il discorso, cominciato nella mestizia a rievocar gl'incidenti e le vittime, ora si rischiera: la vita, nonostante tutto, vince la morte: vita d'oggi, e, nel segno di un riannodato vincolo grazie al lavoro e al sacrificio umano, vita di domani.

16 dicembre 1976. È un momento solenne e insieme commovente. Il consigliere di Stato Argante Righetti, direttore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni (dal 1964 al 1979), si appresta al brillamento dell'ultima volata: un minatore in primo piano par accennare, simbolicamente, a un saluto militare.  
Foto strade nazionali



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

di Paul Guidicelli

La giornata dell'inaugurazione è stata volutamente 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 Schöllen: 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 scolarie 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 Ambrì 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 incumbenti 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 inaspettata 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; **Arrigo 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; **Vebjana 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 soggiunto: «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 lo 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'animosità 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.



vicende... 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 di 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'autolettinga con un maiaio 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 Brückler, Sadis e dal Consigliere federale Hürlimann.





Momenti della festa ai portali di Airolo e Göschenen.

dell'opera per il nostro cantone. Il «Corriere del Ticino» che in «prima» presentava l'avvenimento del giorno e in una pagina interna recava un servizio particolare da Airolo («Non è stata una brutta esperienza» affermava Paul Guidicelli), e inoltre illustrava il complesso sistema di sicurezza della galleria, accompagnava questo suo numero con «il più ampio supplemento speciale» della sua storia: ben 36 pagine coordinate da Enrico Morresi e Renzo Antigo, con due opere artistiche in esclusiva di Elena Eng-Gambazzi e di Italo Valenti, la riproduzione di un quadro di Mario Comensoli e un disegno della scultura «Abbraccio» al portale sud, eseguito espressamente dall'autore Gianfranco Rossi (il giornale dedicherà successivamente — il 1. ottobre 1980 — un articolo al portale sud della galleria disegnato dall'arch. Rino Tami, il quale è stato intervistato da Guglielmo Volonterio). Il supplemento si apre, dopo l'editoriale, con uno sfogo piuttosto amaro di Piero Bianconi a far da contrappeso all'ottimismo generale: quel buco è una falla che precipiterà l'invasione confederata del Ticino! Altro apporto di letterato: Guido Bezzola «Un lombardo sulle Alpi». Poi testi esplicativi: le caratteristiche tecniche dell'opera (Giancarlo Rè), «Quando la natura corrugò le montagne» (Emil Egli), un'intervista al progettista Giovanni Lombardi. Rievocazioni politiche, con Hans-Peter Tschudi e con Argante Righetti, e rievocazioni umane di Plinio Grossi a colloquio con i minatori in galleria e con il direttore dei lavori. In due pagine di fototesti Paul Guidicelli ricostruisce il periodo epico dello scavo, la lotta dell'uomo contro la montagna. Angelo Rossi chiude con un'analisi delle prospettive per l'economia ticinese: nessuna rivoluzione! — è la sua conclusione. Una novità nell'editoria quotidiana ticinese è data dalla «storia del valico, a fumetti», di Plinio Grossi, Pino Colombo, Gualtiero Schiaffino: il «Corriere» apre con questo lavoro una strada che sarà ripresa con fortuna più tardi (storia a fumetti del Ticino, storia della Svizzera ecc.).

Supplemento di 32 pagine per il «Giornale del Popolo» (coordinamento di Raimondo Locatelli) che pure si apre con un editoriale. Continua con un articolo storico di Aldo Crivelli (il passo del S. Gottardo prima e dopo il Mille), uno di Mario Fransioli (erano quattro gli ospizi), uno di Franco Peloncini (sul traforo ferroviario). Andreino Pedrini chiude l'inserto con la storia delle scelte tecniche. Alle riflessioni di Ugo Sadis fanno seguito quelle di Benedetto Antonini (sulle incidenze dell'autostrada nella pianificazione territoriale), di Remigio Ratti e di Tazio Bottinelli (sulle incidenze dei traffici nella formazione del Ticino attuale). Segue un'inchiesta di Raimondo Locatelli fra la gente di Airolo. Grosso lavoro redazionale sulla storia delle vie d'accesso, sui paralleli tra le condizioni di lavoro nel traforo ferroviario e in quello autostradale (Giuseppe Zois) nella ricerca di un'interpretazione in prospettiva dell'avvenimento, ma soprattutto nella rievocazione — con don Dino Ferrando — di dieci anni di duro lavoro da parte dei lavoratori, dei momenti che hanno caratterizzato questa epopea, nel ricordo delle disgrazie e nell'omaggio ai caduti. Una testimonianza «dal di dentro», commossa, palpitante, che si collega con l'altra, quella di Ezio Censi, direttore dei lavori, intervistato da Fiorenzo Dell'Era.

Lo schema dei due quotidiani si ritrova anche nel «Dovere», con un'intera pagina dedicata all'avvenimento: un editoriale di Plinio Verda, una serie di esposizioni, un contributo in parte rievocativo di Emilio Jorio. L'inserto di 32 pagine si apre con una pagina disegnata da Edi Mottini nella quale si ricordano, per «flash», i momenti e i punti importanti della «Via delle genti». Notevole il contributo di Argante Righetti che rievoca la «storia di una rivendicazione»: un documento politico di valore da parte di uno che ha vissuto buona parte di questa storia in prima persona. Vi sono apporti di Nello Celio, di Ugo Sadis e di Hans Peter Tschudi, un esame di Giancarlo Rè sui problemi del domani, e una spiegazione sulle più moderne attrezzature tecniche della galleria per la sicurezza degli automobilisti.

Se gli altri quotidiani non hanno preparato un inserto speciale, le redazioni hanno nondimeno fornito uno sforzo eccezionale per presentare le caratteristiche della nuova opera, per interrogarsi sulle conseguenze, per mettere in evidenza gli aspetti umani più

In generale si può dire che le pubblicazioni ticinesi hanno cercato di inquadrare l'avvenimento in maniera assai completa, tenendo conto dei molteplici aspetti tecnici, storici, umani e delle problematiche che il traforo ha fatto sorgere; che parecchi giornali confederati hanno dedicato dei supplementi all'avvenimento; che tutti hanno messo in luce le novità tecniche della galleria (sicurezza per l'automobilista) aiutati in questo dall'eccellente documentazione fornita dai tecnici delle Strade nazionali; che parecchi giornali confederati hanno insistito sulla problematica del «dopo-Gottardo», con gli inevitabili intasamenti in Leventina fino alla completazione della rampa sud. Tutti però hanno sottolineato l'importanza del traforo per collegamenti più rapidi tra il Ticino e la Svizzera (e/o viceversa), e per una migliore comprensione tra le stirpi elvetiche.

Grossissimo impegno, il 5 settembre, per la nostra radio-televisione. I ticinesi hanno potuto così seguire in diretta, alla radio e alla TV, i momenti salienti della giornata inaugurale. La TV di Comano ha intercalato la cro-



Il Consigliere di Stato Ugo Sadis durante il discorso, gli è accanto l'usciera di palazzo Dante Clerici in cappa magna.

tocanti legati alla grande opera. Sarebbe a questo punto impossibile fare un elenco delle pubblicazioni cantonali, nazionali e estere che hanno trattato nei giorni precedenti e seguenti il 5 settembre, l'argomento: occorrerebbe citare centinaia e forse migliaia di titoli, e sicuramente non tutti sono giunti a conoscenza dei ticinesi. Si sa per esempio che la Pravda ha dedicato qualche riga all'avvenimento, che ne hanno parlato giornali arabi (in lingua inglese) del Medio Oriente (ma come si fa a decifrare «San Gottardo» quando è scritto in arabo, o in giapponese?), ne ha accennato il Washington Post, mentre abbondano i riferimenti (e anche ampi servizi) nella stampa italiana, francese, germanica, austriaca, del Benelux e dell'Europa settentrionale. In Svizzera bisogna poi tener conto che numerosissime riviste tecniche hanno dedicato ampi servizi al S. Gottardo, mentre praticamente tutte le altre riviste hanno svolto ampi ed invitanti servizi fotografici.

naca degli avvenimenti ufficiali con una serie di filmati preparati nelle settimane precedenti dai suoi tecnici: il documentario rievocativo di Plinio Grossi «La via delle genti», un documentario tecnico di Sandro Briner «Porte aperte in galleria» per illustrare come funzionano gli impianti. In serata è stato trasmesso il servizio «La N. 2 dopo la galleria» di Marco Nessi, del quale era già passato nei giorni precedenti il documentario «Dieci anni di traforo». Alla Televisione della Svizzera italiana erano collegate la TV della Svizzera francese e quella della Svizzera tedesca, la televisione italiana RAI e la seconda catena televisiva della Germania federale (ZDF). Per la radio, oltre ai cronisti della RSI, hanno commentato in diretta dalla postazione di Airolo cronisti della Svizzera tedesca e francese, della Radio svizzera internazionale, della RAI, del Sudwestfunk di Baden-Baden e delle radio di Stoccarda, Francoforte e Colonia.

P. Gu.

# Il ruolo dei traffici nella formazione del Ticino moderno

di Tazio Bottinelli

## Introduzione

In queste pagine riprendiamo alcuni dei temi principali e delle direzioni interpretative che compongono la prima parte dello studio dell'URE sull'inserimento del Ticino nei traffici internazionali di transito<sup>1)</sup>.

Lo studio si propone di interpretare l'evoluzione dei rapporti fra traffici, economia e organizzazione del territorio ticinese da un punto di vista geografico: cerchiamo cioè di considerare tale evoluzione come l'espressione del processo più generale di regionalizzazione vissuto dal Cantone nel corso degli ultimi 150 anni circa<sup>2)</sup>.

Per seguire tale processo ricorriamo ad uno strumento interpretativo estremamente semplice: consideriamo cioè l'attuale «*ekoumene*» ticinese come la risultante di una serie di trame d'organizzazione spaziale sovrapposte, ognuna delle quali corrispondente ad un determinato periodo e tipo di sviluppo della nostra società, ed ognuna con la sua ben definita dimensione territoriale.

Le trame risultano così essere l'espressione spaziale delle diverse «*situazioni*», che, storicamente, hanno caratterizzato l'evoluzione socio-economica del Cantone. Ora, queste «*situazioni*» sono sempre state fortemente influenzate, nel caso ticinese, dallo stato dei suoi traffici; è, questa, un'osservazione che costituisce un po' la tesi di fondo dello studio: la esponiamo brevemente, assieme al suo «*corollario*» più diretto.

La tesi di fondo, già chiaramente formulata da Biucchi<sup>3)</sup> una ventina d'anni or sono, afferma che le vie di traffico hanno sempre assunto da noi un'importanza eccezionale in quanto fattori capaci di strutturare il nostro Paese sia in senso socio-economico che territoriale; esse non sono quindi da considerare soltanto quali semplici infrastrutture al servizio di un pre-esistente stato socio-economico e territoriale ben definito.

Questo ruolo eccezionale deriva da una caratteristica intrinseca dei traffici che riguardano le terre ticinesi: si tratta del forte peso che, da sempre si può dire, assumono da noi i traffici determinati da zone esterne al Cantone rispetto a quello dei traffici originati dal Cantone stesso.

Da ciò deriva l'esigenza di inquadrare, in guisa di corollario alla tesi di fondo, la «*lettura interpretativa*» delle varie situazioni che hanno caratterizzato l'evoluzione del Cantone alla luce delle condizioni di più o meno grande apertura verso l'esterno delle terre ticinesi.

Dal grado di apertura dipende infatti la «*situazione geografica*» del Ticino: essa è perpetuamente oscillante fra l'appartenenza marginale (nei momenti di debole apertura sull'esterno) ad un contesto più ampio e la situazione invece di centralità, sull'asse nord-sud, nei momenti di maggiore apertura.

È proprio secondo questa dialettica di marginalità-centralità che iniziamo l'analisi della situazione in cui era venuto a trovarsi il Ticino verso la metà del secolo scorso.

## La situazione del Ticino alla vigilia dell'apertura del tunnel ferroviario del Gottardo

Fin verso la metà del secolo scorso l'economia del Ticino riuscì a conservare un suo precario e fragile equilibrio basato sui redditi provenienti da un'agricoltura povera integrati, si fa per dire, da quelli provenienti dai servizi resi al transito gottardiano e dalle rimesse degli emigranti stagionali.

L'appartenenza politica alla Svizzera non impediva al nostro Cantone di continuare a far parte dello spazio socio-economico padano nord-occidentale ed era, in particolare, in direzione della Lombardia che si svolgevano le sue relazioni di scambio.

Si trattava però di relazioni che non rivestivano lo stesso valore per le due zone: per il Ticino esse erano di importanza vitale, data l'impossibilità di soddisfare con la sola produzione interna i bisogni della popolazione, mentre per la Lombardia esse rivestivano un'importanza tutto sommato marginale. In questo senso esse si giustificavano più che altro per dei motivi di accessibilità relativa, essendo il mercato milanese più facilmente raggiungibile a partire dal Ticino che non da altre zone alpine o prealpine lombarde, oltre che, naturalmente, per la mancanza di grossi ostacoli doganali.

Però tali condizioni di doppia appartenenza, politica e socio-economica, favorevoli al mantenimento di un certo equilibrio per l'organismo economico ticinese, vennero progressivamente a mancare a partire dalla metà degli anni '40.

L'integrazione ticinese verso il sud fu rimessa in questione sia da fattori d'ordine tecnico (legati al miglioramento della viabilità in Lombardia) sia da fattori d'ordine politico-doganale (dati dall'accentuazione dei dazi protettivi in Piemonte, durante gli anni '40, dal blocco austriaco del 1853 fra Ticino e Lombardia, e più tardi, dopo l'unificazione, dalla politica protezionistica adottata dall'Italia a partire dalla seconda metà degli anni '70).

A ciò si aggiungeva anche la perdita di concorrenzialità dell'itinerario gottardiano, sempre più minacciato dalle iniziative di miglioramento degli altri valichi transalpini.

Sinteticamente, dunque, il Ticino, a partire dal 1846-50 circa, veniva a trovarsi progressivamente isolato, estromesso da quello che era stato per tanto tempo il suo naturale contesto d'appartenenza.

Sugli effetti economici che tale processo comportò non vogliamo dilungarci: basti ricordare come il tracollo del modello di sopravvivenza della società ticinese di allora trovò nella massiccia emigrazione definitiva, propria di quel periodo, la sua espressione forse più evidente.

Né il Cantone, come ente pubblico, poteva intervenire per cercare di porre rimedio alla crisi poiché proprio in quegli anni veniva privato della sua principale fonte di reddito: i

diritti di dazio e di dogana che, con la costituzione federale del 1848, erano passati alla Confederazione.

A questo proposito bisogna però dire che il Ticino, in cambio dei diritti persi (che superavano il 60% delle sue entrate) era compensato con dei sussidi fissi: attorno ai vantaggi e agli svantaggi di tale operazione, soprattutto a lungo termine, si sviluppò subito un'aspra polemica. Restava il fatto che la costituzione federale del 1848 unificava, almeno formalmente, lo spazio economico svizzero: per il Ticino, che proprio in quegli anni viveva in modo così traumatico la progressiva esclusione dal mercato italiano, fu pertanto giocoforza tentare un difficile riorientamento in direzione del nord.

Tutto il periodo che va fino al 1882 può allora essere considerato come un susseguirsi affannoso di progetti e di speranze tesi ad attuare tale collegamento. Quattro passi si contesero per lungo tempo il traforo delle Alpi centrali: Lucomagno, Gottardo, Spiluga e Sempione. Soltanto dopo il 1866 prevalse definitivamente il Gottardo, appoggiato com'era dalla Zurigo di Escher, dagli stati tedeschi interessati (Prussia, Baden) e da Milano, in rapida crescita.

Ancora una volta, dunque, il contesto esterno definiva le sorti del Cantone.

Le conseguenze della progressiva chiusura con l'Italia non furono però soltanto economiche: dal momento della sua creazione, nel 1803, il Ticino aveva perseguito con notevole tenacia e grandi sforzi due obiettivi: l'unificazione interna (pensiamo qui alla grande politica di costruzione di strade cantonali e di circolo che aveva caratterizzato la prima metà del secolo) e l'apertura verso l'esterno. Se il secondo obiettivo, come visto, veniva progressivamente a mancare, non certo per ragioni imputabili alla politica cantonale, anche il primo però soffriva della chiusura italiana.

Per secoli, infatti, le terre ticinesi avevano costituito un insieme di microregioni ben poco legate fra di loro: la ragion d'essere dell'insieme, a scala del Cantone, risiedeva, da un lato, nella comune appartenenza politica e, dall'altro, nell'esistenza appunto di poli quali Como, e specialmente Milano, che garantivano alle varie terre ticinesi l'inserimento in un tutto unico regionale suprafrontaliero.

Ora, venendo a mancare i poli organizzativi di tale regionalità, la nuova situazione di chiusura rivelava appieno il carattere poco organico, regionalmente artificioso, della costruzione politica cantonale.

A questo punto la trama caratteristica del Ticino pre-ferroviario appare chiaramente delineata: in un quadro generale di progressivo isolamento il Ticino si presentava come un conglomerato di piccoli spazi, scarsamente collegati fra di loro, caratterizzati da una distribuzione relativamente omogenea della popolazione (e, a questo proposito, le principali differenze fra zona e zona erano date essenzialmente dalla varietà di costruzioni morfologiche che caratterizzano il nostro territorio) e dall'estensione massima dell'«*ekoumene*», cioè dello spazio di relazioni e di lavoro percorso ed abitato in permanenza. In corrispondenza di questo tipo di popolamento l'«*armatura urbana*» presentava a sua volta le seguenti caratteristiche:

— mancanza di una rete urbana ben differenziata e gerarchizzata; i piccoli centri esistenti si distinguevano appena dai borghi e la loro area d'influenza era molto limitata. Le differenze di taglia fra borgo e borgo dipendevano essenzialmente dalla taglia demografica delle regioni che ad essi facevano capo;

— esistenza, per contro, di una maglia abbastanza fitta e ben distribuita sul territorio cantonale di piccoli centri-mercato (villaggi, borghi distribuiti su tutta la superficie in forma reticolare) che si distinguevano dagli altri villaggi per la presenza di mercati appunto o «fiere»; tale rete trovava la propria giustificazione proprio nelle caratteristiche distributive della popolazione: omogeneità, scarsa permeabilità fra «regione e regione», e soprattutto, chiusura verso l'esterno. Era tale chiusura, infatti, che non permetteva ad assi pur potenzialmente in grado di operare una selezione di attrattività all'interno dello spazio cantonale, e quindi anche una selezione nella rete dei borghi, di esplicare tale loro ruolo.

### La situazione del Cantone fra il 1882 e la seconda guerra mondiale

Per i ticinesi l'arrivo della ferrovia rappresentò la sola possibilità di sbloccare una situazione di vera e propria «impasse» quale era quella in cui era venuta a trovarsi progressivamente il Cantone nel terzo quarto dell'Ottocento: il collegamento ferroviario segnò effettivamente, anche se non subito, l'inizio della tanto sospirata apertura verso l'esterno. Infatti, a partire dalla prima metà degli anni '90, esso permise al Cantone di approfittare del periodo di libero scambio e di espansione economica che caratterizzò la congiuntura europea fino alla prima guerra mondiale. Non è azzardato affermare che fu proprio durante la «belle époque» che il Ticino, nel suo complesso, riuscì ad effettuare un primo, modesto «decollo» economico.

Malgrado i grossissimi limiti di tale decollo, esso bastò a trasformare profondamente l'immagine del Cantone, sostituendo al vecchio assetto economico e spaziale, ormai in via di lento disfacimento almeno da una cinquantina di anni, un nuovo tipo di organismo che, con i suoi lati negativi e positivi, avrebbe caratterizzato il Cantone almeno fino alla seconda guerra mondiale.

Dal punto di vista economico, gli effetti esercitati dalla ferrovia furono di vario tipo: intanto, essa creò un buon numero di posti di lavoro per i propri addetti; inoltre essa avvicinò il mercato svizzero tedesco a quello ticinese, ciò che permise, in particolare, la valorizzazione di due nostre risorse naturali: quella climatico-paesaggistica, soprattutto nella zona dei laghi, ed il granito. Quindi sia lo sviluppo turistico che lo sviluppo delle «cave» furono direttamente collegati con la migliore accessibilità del Cantone ai mercati d'oltre Gottardo. Sono, questi, fenomeni ben conosciuti ma che vale la pena tuttavia di riprendere rapidamente poiché la loro genesi permette di meglio mettere a fuoco il tipo di sviluppo economico generale conosciuto dal Ticino in questo periodo.

Che l'industria alberghiera ticinese si sia affermata durante la «belle époque» non ci possono essere dubbi; bastino qui alcune cifre: fra il 1880 e il 1912 il numero dei letti d'albergo passò da 1'400 a 7'700 circa, men-

tre il numero degli alberghi stessi si moltiplicava addirittura per 10 (da 20 a 208).

Ora, il turismo ticinese fu, ed è ancora oggi, a differenza di quanto succede in altre regioni della Svizzera, un turismo concentrato nei centri.

Proprio per queste sue caratteristiche di turismo urbano, questo fenomeno fu all'origine del salto qualitativo importante che trasformò completamente Locarno, ma soprattutto Lugano, tra il 1880 e la prima guerra mondiale. Infatti lo sviluppo turistico non si tradusse soltanto in un maggior numero di posti di lavoro, ad esempio, nell'edilizia o nel terziario: malgrado che gli effetti «urbanizzanti» del turismo siano ancora oggi mal conosciuti, possiamo ragionevolmente supporre che la domanda suscitata da una numerosa e ricca clientela d'origine essenzialmente urbana deve aver potentemente contribuito a sviluppare ciò che, sinteticamente, possiamo chiamare la «centralità» di queste due città, ben al di là delle modeste richieste di servizi delle piccole regioni che su di esse facevano tradizionalmente capo. In tal modo Lugano e parzialmente anche Locarno diventarono, oltre che centri regionali, centri funzionalmente specializzati (funzioni legate alla domanda turistica) inseriti in una estesa rete di relazioni sopraregionali; e questo, naturalmente, grazie alla ferrovia che portava i grossi contingenti turistici.

Non meno netto fu lo sviluppo delle cave di granito: il solo export dal Ticino verso la Svizzera interna passò da 97'500 quintali nel 1883 a 1'246'000 quintali circa nel 1899!

Tuttavia a partire dal 1900 si assistette a un rapido declino: le cifre si stabilizzarono, dopo il 1905, attorno ai 250'000 quintali annui. La ragione di tale calo fu giustamente individuata nella nuova situazione di dipendenza in cui era venuta a trovarsi l'economia ticinese dopo la sua apertura in direzione della Svizzera interna. Il brusco tracollo fu una conseguenza delle grosse speculazioni che avevano accompagnato il boom edilizio degli anni '90 nei centri urbani dell'altipiano: la rapidità stessa della caduta della produzione ticinese stava perciò a dimostrare quanto i settori dinamici dell'economia cantonale fossero oramai soggetti alla congiuntura d'oltre San Gottardo.

Questo, della dipendenza accresciuta, non fu del resto l'unico aspetto negativo legato al maggior grado di apertura dell'economia cantonale: nasceva, con l'apertura, il problema della «penetrazione economica», cioè della spietata concorrenza che, soprattutto nei periodi di crisi economica, molti produttori ticinesi cominciarono allora a subire da parte dei ben più forti ed agguerriti produttori d'oltre Gottardo.

Complessivamente possiamo dire che i rapporti fra Ticino e resto della Svizzera, stimolati dal collegamento ferroviario, non portarono ad una piena integrazione del nostro Cantone nel contesto elvetico ma sfociarono piuttosto in una sua aggregazione parziale, basata sullo sviluppo di alcune attività in funzione della domanda d'oltre San Gottardo.

L'economia del Cantone veniva così chiaramente a configurarsi come un'economia dipendente e basata su pochi settori in generale fragili; però anche dotata, proprio perché più aperta rispetto a quella dell'Ottocento, di nuove funzioni e attività di portata

non più soltanto cantonale. Tali attività e funzioni agiranno da veri e propri punti di riferimento, da principi catalizzatori capaci, alla lunga, di organizzare il vecchio e oramai amorfo conglomerato ottocentesco in un sistema, o meglio sottosistema, più coerente e dinamico.

Concludendo, sebbene un bilancio globale degli effetti, positivi e negativi, provocati dall'avvicinamento dei mercati svizzero-tedesco e ticinese non sia mai stato tentato, resta tuttavia il fatto che l'apertura portata dalla ferrovia fu sempre considerata, più o meno implicitamente, come un fatto globalmente positivo per il Cantone: pensiamo anche soltanto alle «rivendicazioni ticinesi» che, pur sottolineando la fragilità dello sviluppo cantonale, ed anzi traendo il loro spunto proprio dagli aspetti negativi summenzionati, non smisero tuttavia mai di puntare su di una sempre maggiore interpenetrazione fra Ticino e resto della Svizzera, proprio attraverso il postulato relativo all'abolizione delle soprattasse ferroviarie di montagna.

Da un punto di vista spaziale, l'impatto esercitato dall'arrivo della ferrovia e dallo sviluppo delle attività ad essa connesse fu di enorme importanza: prima di tutto la ferrovia unificò il Cantone nel senso nord-sud, sovrapponendo quindi al vecchio Ticino, conglomerato di piccoli spazi semi-chiusi fra di loro, una nuova trama, di portata cantonale, coincidente con l'asse gottardiano disegnato dalla ferrovia.

Più precisamente questa concentrazione si configurò come una catena centrata su alcuni punti privilegiati di tale asse, cioè i comuni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie più altri comuni che attorniavano alcuni centri urbani in pieno sviluppo. La ferrovia permise così anche al Ticino, e questo fu il secondo effetto, di sostituire finalmente il vecchio reticolo di centri-mercato con una «rete urbana» gerarchizzata, più ampia di quella precedente, più consona ai bisogni del Cantone e imperniata sui centri in rapido sviluppo di Lugano, Chiasso, Locarno, Bellinzona e, almeno fino alla prima guerra mondiale, Biasca.

La nuova trama, però, proprio per le sue caratteristiche costitutive, non risultò come conseguenza di un processo di evoluzione lineare a partire dalla prima, ma deve piuttosto essere vista come l'espressione di un processo di sovrapposizione di un mondo più moderno e dinamico sul vecchio mondo disgregato e in crisi del Ticino pre-ferroviario. Fra questi due mondi il processo di osmosi fu lento e limitato, almeno fino alla prima guerra mondiale; ne è del resto prova uno dei fenomeni più apparentemente paradossali del Ticino di prima della prima guerra mondiale: esso continuò ad essere paese di partenza per i ticinesi ma attirò contemporaneamente una massa enorme di allogeni, al punto che la crescita dei suoi centri più dinamici e la susseguente formazione della gerarchia urbana di tipo finalmente regionale fu essenzialmente assicurata dai non ticinesi.

L'unificazione del Cantone, da un lato, e la selezione del territorio cantonale, dall'altro, fra zone forti e zone restee marginali, proprio perché non toccate dal nuovo sviluppo indotto dalla ferrovia, provocarono l'emergenza di un fenomeno che potremmo chiamare di netto dualismo spaziale.

Vogliamo cioè dire che alla vecchia opposizione «meridiana» fra zone di montagna e zone di pianura veniva così sovrapposto una nuova opposizione «longitudinale» fra zone centrali e zone rimaste ai margini dello sviluppo (la Valle Maggia e la Valle di Blenio, rispetto alla Leventina e alla Riviera; il Malcantone o la Capriasca rispetto alla Valle del Veduggio, ecc.).

Il dualismo spaziale del nuovo Ticino, come del resto le condizioni di inferiorità del Ticino rispetto ai livelli medi di sviluppo svizzeri, risultarono poi chiaramente evidenti durante il periodo fra le due guerre mondiali: le guerre, la nuova chiusura delle frontiere, il fascismo in Italia, la crisi economica mondiale ebbero come prima conseguenza quella di bloccare sia lo sviluppo economico del Cantone che i flussi migratori che lo accompagnavano. Il Ticino non ricadde però nella situazione di disgregazione del periodo precedente l'arrivo della ferrovia: malgrado tutte le crisi, l'apertura verso il resto della Svizzera restava garantita: sul piano interno le tendenze ed il quadro economico e d'organizzazione territoriale che si erano venute delineando fino verso il 1914 non cambiarono più radicalmente. Però la chiusura verso l'esterno evidenziò in modo ancora più chiaro di prima l'esistenza dei grossi squilibri interni fra Ticino e resto della Svizzera e all'interno del Cantone stesso: essa li rese evidenti proprio per il fatto che ormai le relazioni dissimmetriche fra regione e regione e i flussi migratori che ne conseguivano si stabilivano in funzione dell'attrattività di poli interni (sia a livello svizzero che cantonale) e che quindi non era più possibile vederli come espressione di un processo ineluttabile dovuto all'attrattività di poli molto distanti dal nostro paese (ad esempio le Americhe). Inoltre lo squilibrio fu accentuato dal fatto che il processo di selezione fra i centri urbani continuò: è così che Chiasso, proprio per la chiusura della frontiera, stagnò almeno fino al 1950 mentre Lugano continuava a svilupparsi. Ed è anche così che Biasca, unico borgo valligiano che sembrava fosse riuscito nell'aggancio alla nuova realtà urbana prima del 1914, perdeva invece buona parte della sua importanza nel periodo seguente.

### Il periodo d'espansione recente

Il ricorso al tipo di relazioni fra il nostro Cantone ed il più ampio contesto di riferimento esterno appare giustificato anche nel tentativo di proporre un'interpretazione del quindicennio di straordinaria espansione economica che, tra la fine degli anni '50 e la metà degli anni '70, ha profondamente mutato l'immagine complessiva del Ticino. Adottiamo, per procedere a tale interpretazione, un approccio che si sviluppa su due livelli scalari differenti: quello dell'Europa occidentale e quello, più locale, delle relazioni fra Ticino e resto della Svizzera, da un lato, e Ticino e Italia, dall'altro. Al primo livello possiamo notare come il processo di integrazione fra i diversi spazi economici nazionali, cominciato già all'inizio degli anni '50, abbia portato alla concentrazione dello sviluppo nella parte più centrale del nuovo spazio europeo, creando così un asse forte dal mondo renano all'Italia nord-occidentale.

La Svizzera ed il Ticino, situati in posizione centrale su questo asse, hanno largamente beneficiato di tale processo: è forse utile ricordare, a proposito di questa privilegiata posizione geografica della Svizzera, che, non a caso, anche nei paesi più vicini al nostro sono proprio state le regioni confinanti con noi quelle che hanno maggiormente approfittato del periodo di espansione. (Dai «Musterländer» tedesco e austriaco, Baden-Württemberg e Voralberg, alle «régions de programme» francesi, Rhône-Alpes e Alsazia, le uniche, o quasi, che abbiano saputo conservare, grazie al dinamismo interno, una relativa autonomia di sviluppo rispetto al centralismo parigino, per finire con i casi ben conosciuti delle regioni del «triangolo industriale» italiano, in particolare il Piemonte e la Lombardia.)

All'interno di questo primo livello ne esiste un secondo, locale, basato, come detto, sulle relazioni contestuali tradizionali del Ticino con la Svizzera e con l'Italia.

Per quanto concerne il primo tipo di relazioni, con il resto del paese, è da dire che non a caso il boom economico ticinese iniziò con un ritardo di circa 10 anni rispetto alla data d'inizio dell'espansione economica nelle aree forti europee e svizzere. Successe che, dopo un breve periodo di lieve recessione, nel 1957-58, l'economia elvetica rientrò in una fase di sviluppo accelerato che rilanciava, amplificandolo ancora, il periodo di forte espansione post-bellico. A differenza però di quanto era sempre capitato precedentemente, tale sviluppo si allargò rapidamente dalle zone motrici dell'altipiano, nelle quali già si avvertivano i primi sintomi di «surriscaldamento», cioè di saturazione, a sempre nuove zone del paese che, fino ad allora, non erano state toccate che marginalmente dai precedenti periodi espansivi: fra queste zone anche il Ticino.

Il processo di coinvolgimento del Ticino veniva poi rafforzato dal secondo tipo di relazione «locale», quello con l'Italia.

Lo stesso processo di integrazione europea aveva infatti contribuito a mettere immediatamente a confronto paesi con economie e sistemi istituzionali più o meno diversi: ciò ha permesso a varie zone frontaliere, fra le quali in particolare il Ticino, di acquisire nuove funzioni derivanti appunto dalle differenze esistenti fra paese e paese. Il nostro Cantone poteva così acquisire, a causa della sua appartenenza alla Svizzera e della vicinanza con l'Italia, nuove funzioni quale paese-rifugio ed anche, forse, un certo ruolo quale paese-intermediario fra l'Italia ed il mondo tedesco.

La rapidità dello sviluppo economico in Ticino, la fortissima crescita demografica e dei posti di lavoro, l'accresciuta mobilità delle persone, legata a sua volta all'emergenza del trasporto individuale su strada, e infine vari altri fattori (progressivo spostamento del valore dello spazio da valore d'uso a valore di scambio; estesa suburbanizzazione; tendenza generale, indotta dalla terziarizzazione e dall'aumento massiccio dei mezzi di comunicazione, verso un fenomeno di continua delocalizzazione dei centri di decisione e di produzione, ecc.) hanno esercitato un fortissimo impatto sull'organizzazione spaziale del territorio cantonale.

Non intendiamo parlare qui dell'impatto sull'aspetto fisionomico del territorio (cioè non intendiamo parlare del paesaggio o del-

la distruzione del paesaggio tradizionale) quanto del nuovo tipo d'organizzazione spaziale nato come espressione del sistema economico originato dallo sviluppo recente, cioè della nuova trama.

Fra i fenomeni che hanno caratterizzato il periodo di sviluppo recente, due ci sembrano particolarmente atti a identificare, in termini ancora molto generali, quello che sembra sia l'abbozzo della nuova trama ticinese: pensiamo, da un lato, all'enorme importanza presa dal frontalierato che, nel caso nostro, per varie ragioni, va ormai considerato come espressione di un vero e proprio processo di estensione transfrontaliera del sistema economico ticinese e, d'altra parte, al fatto che l'essenziale dello sviluppo economico recente si è concentrato nel triangolo Lugano-Chiasso-Stabio.

La nuova regionalità ticinese sembra dunque, per molti versi, estendersi ormai oltre i limiti del Cantone e trovare nel triangolo meridionale appena visto la sua zona-cuore. È questa, infatti, la zona dove l'accavallarsi, molto sovente caotico, di iniziative traduce l'esistenza di un sistema intricato di relazioni fra fattori d'organizzazione interna al Cantone (pensiamo soltanto al processo di espansione degli agglomerati ed alla suddivisione funzionale del territorio che esso comporta) e fattori più esterni (pensiamo, per esempio, al ruolo attrattivo e nel contempo propulsore che in questa zona viene ad assumere la frontiera).

Crediamo inutile insistere maggiormente sulle caratteristiche di questa parte del Cantone: il triangolo individuato è venuto imponendosi, durante il periodo recente, quale area strategica, ma nel contempo molto problematica, dello sviluppo che ha contraddistinto il nostro sistema economico.

Non è forse azzardato e prematuro vedere in tale processo, dunque, i segni dell'emergenza di una nuova organizzazione interna del sistema ticinese, ammesso che il periodo di crisi attuale non rimetta tutto in questione: alle vecchie divisioni fra valli e zone di «piano», fra asse forte Nord-Sud e aree marginali sembra cioè che se ne stia sovrapponendo un'altra, basata sull'esistenza di una zona-cuore attorniata dal resto del Cantone, verso il Nord, e da una fascia frontaliere italiana, molto imprecisa, fluttuante ed in più variante a seconda dei fenomeni presi in considerazione, ma nondimeno fortemente collegata con essa, verso il Sud.

Speriamo, a questo punto, di esser riusciti a dare un'idea sufficientemente chiara, anche se limitata, del tipo di regionalizzazione seguito dal Cantone nel corso degli ultimi centocinquanta anni circa; essa può essere sintetizzata, a mo' di conclusione riassuntiva, nella serie di schizzi che seguono.

Tazio Bottinelli

<sup>11</sup> URE, Quaderno No. 13: «Il Ticino ed i traffici internazionali di transito: ruolo storico, problemi attuali, prospettive d'inserimento economico», Bellinzona, 1980.

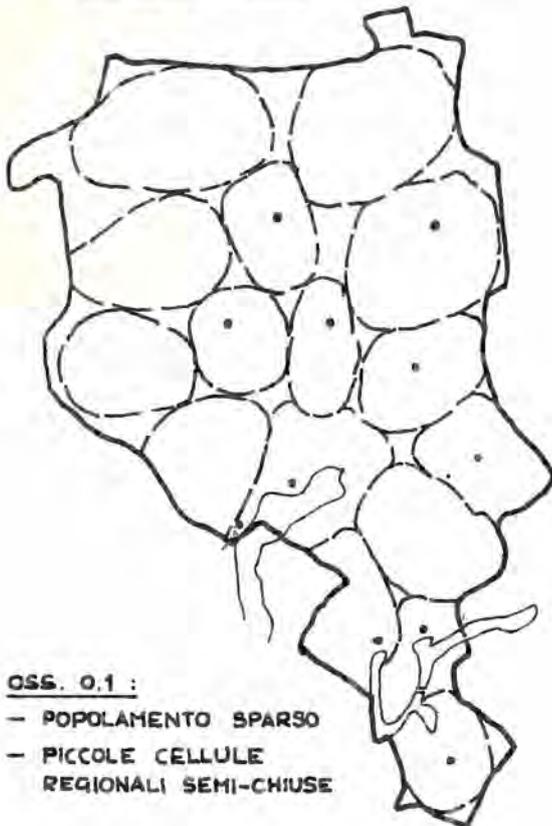
<sup>12</sup> A proposito dei concetti di regione e di regionalizzazione qui adottati, cfr. Pierre Dumolard: «Région et régionalisation: une approche systématique», in «L'espace géographique», No. 2, Parigi, 1975.

<sup>13</sup> Biucchi, Basilio M., «Le strade nell'economia e nelle finanze del Cantone Ticino», in «Aspetti e problemi del Ticino», Bellinzona, 1964, p. 119.

oss.: Allo scopo di non appesantire eccessivamente il testo, ci permettiamo di rinviare il Lettore ai rimandi bibliografici ed ai dati contenuti nel Quaderno URE No. 13.

SINTESI ILLUSTRATIVA DELLE FASI SUCCESSIVE DI ORGANIZZAZIONE DEL POPOLAMENTO TICINESE  
(CIOÉ LE VARIE TRAME DEL POPOLAMENTO) IN RELAZIONE CON L'EVOLUZIONE DEI MEZZI  
DI TRASPORTO DOMINANTI

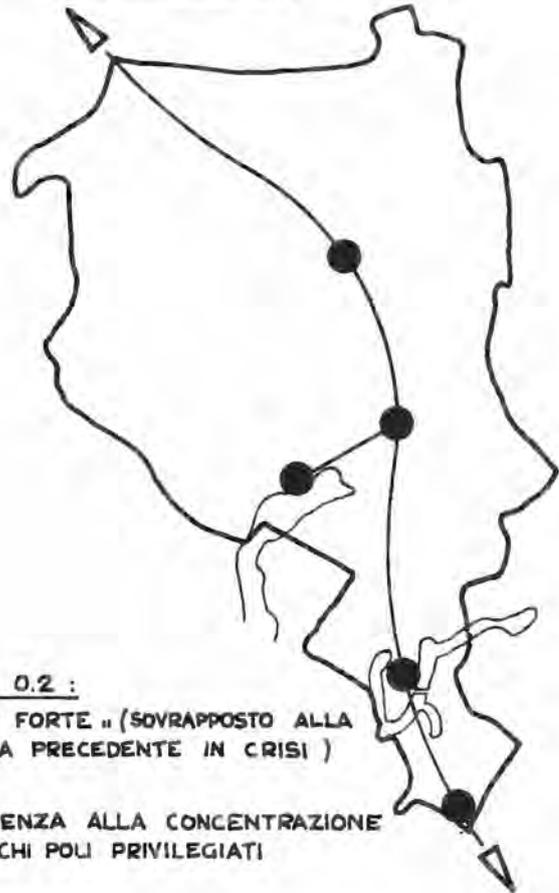
0.1 LA TRAMA DEL TICINO  
"PRE-FERROVIARIO"



OSS. 0.1 :

- POPOLAMENTO SPARSO
- PICCOLE CELLULE REGIONALI SEMI-CHIUSE

0.2 LA TRAMA DEL TICINO "FERROVIARIO"  
(VERSO IL 1910)



OSS. 0.2 :

- "ASSE FORTE" (SOVRAPPOSTO ALLA TRAMA PRECEDENTE IN CRISI)
- TENDENZA ALLA CONCENTRAZIONE IN POCHI POLI PRIVILEGIATI

0.3 LA TRAMA "STRADALE" DEL  
TICINO ODIERNO



OSS. 0.3 :

- SOVRAPPOSIZIONE DELLA TRAMA "STRADALE" ALLE PRECEDENTI (E SPECIE ALLA "FERROVIA")
- ZONA FORTE DEL SOTTOCENERI
- ▨ TENDENZE D'ESPANSIONE DELLA NUOVA TRAMA E ZONE FUNZIONALMENTE CONNESSE

# L'importanza economica odierna dei traffici internazionali di transito per la Svizzera ed il Cantone Ticino

di Remigio Ratti

L'apertura al traffico della galleria stradale del San Gottardo ha riportato d'attualità il tema del ruolo delle vie di comunicazione e dei trasporti. Un ruolo che è stato determinante per la spiegazione storica dell'evoluzione economica e sociale ed anche politica della Confederazione e del Ticino<sup>1</sup>. Ne è derivato così il concetto di «vocazione naturale» del nostro Paese e del Ticino ad essere terra del transito, un'affermazione giusta ma che, nella misura in cui diventa luogo comune può portare a falsi apprezzamenti di una realtà che è pure profondamente mutata.

Le implicazioni socio-economiche delle correnti dei traffici di transito, in particolare delle merci, sono radicalmente cambiate dai tempi delle mulattiere, delle strade carrozzabili o anche della ferrovia a vapore. Anche in questo settore gli effetti economici tendono a concentrarsi a livello sia imprenditoriale che spaziale ed intere vallate e regioni diventano un puro corridoio. Paradossalmente rispetto all'evoluzione quantitativa dei traffici anche per il Ticino l'inserimento economico in questa corrente si fa però difficile ed oneroso. Con questo contributo riassuntivo<sup>2</sup> vogliamo toccare alcuni aspetti concernenti l'odierno apporto economico per la Svizzera e per il Cantone Ticino concernente i traffici di transito delle merci attraverso le Alpi.

## Terzo posto nella bilancia dei nostri servizi con l'Estero

Il ruolo economico per la Svizzera dei traffici di transito è da considerarsi secolare tanto è vero che, dopo le entrate del servizio mercenario esse costituiscono storicamente una delle principali fonti di reddito di una ipotetica bilancia dei pagamenti correnti (bilancia dei redditi) della Svizzera nel corso dei secoli. Tuttavia molto scarse sono ancora le quantificazioni di questo apporto<sup>3</sup>. Un apprezzamento può avvenire oggi a livello generale, dell'economia globale, come pure a livello settoriale, in particolare a quello delle Ferrovie federali svizzere.

Da quando viene stimata ufficialmente la bilancia svizzera dei pagamenti correnti, da noi chiamata bilancia svizzera dei redditi, (1954) il saldo attivo dovuto alla voce «prestazioni di servizi di trasporto» si è quasi

quadruplicato in termini reali, passando da 115 mio di fr. a 390 mio di fr. nel 1970 (prezzi costanti valutati sulla base del 1966), per poi scendere molto significativamente nel corso degli anni '70.

La forte diminuzione delle entrate può essere direttamente messa in relazione con il progressivo manifestarsi dell'aggiornamento della Svizzera da parte del traffico commerciale che si sviluppa fortemente sugli assi autostradali facenti capo al Monte Bianco ed al Brennero, come pure alla forte diminuzione del traffico di transito ferroviario dovuta alla recessione (meno 30% nel 1975) ed alle perdite dovute alla rivalutazione del franco svizzero che hanno obbligato le FFS a ridurre le tariffe nel tentativo, non sempre riuscito, di salvare le quote di mercato.

I redditi netti positivi sui servizi di trasporto — pur rimanendo nell'ambito della bilancia dei nostri servizi con l'estero una posta attiva secondaria rispetto alle entrate dovute alla remunerazione di capitali (6,17 mia di fr. nel 1978) e a quelli del turismo (1,9 mia di fr. nel 1978) — costituiscono pur sempre la terza voce per ordine di importanza (490 mio di fr. nel 1978) prima delle entrate dovute alle assicurazioni private (410 mio) ed alle operazioni del commercio di transito (intermediazioni commerciali; 320 mio di fr.).

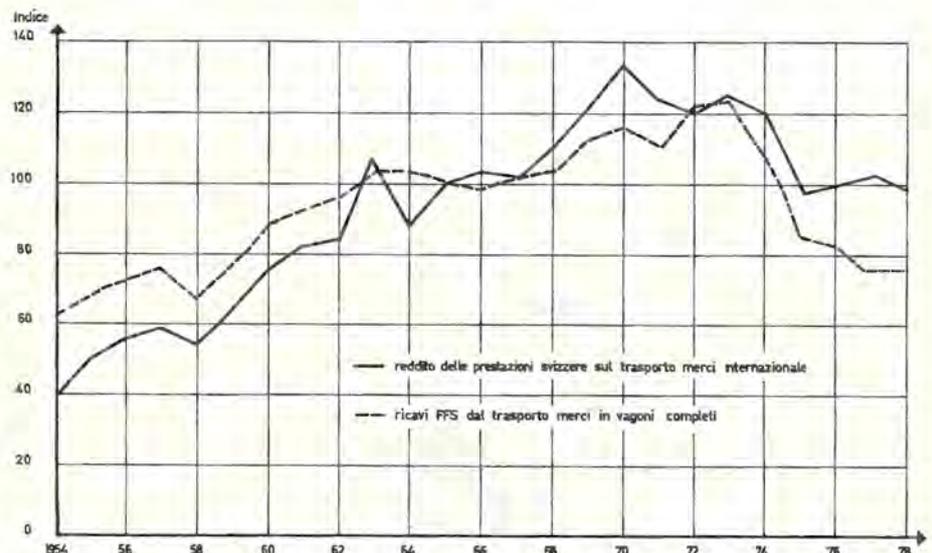
Il valore di questa entrata non va tanto ricercato nel contributo al riequilibrio della nostra bilancia commerciale tradizionalmente deficitaria<sup>4</sup>, quanto nel fatto che questi redditi costituiscono una importante fonte di entrata per l'esercizio ferroviario delle nostre ferrovie federali e della ferrovia privata BLS (Bern-Lötschberg-Simplon).

Non si conosce purtroppo la scomposizione analitica della voce «trasporti» nella bilancia dei redditi. La quota delle ferrovie è probabilmente superiore ai 4/5 come è dimostrato dalla buona correlazione fra la curva dell'indice della voce «trasporti» della bilancia dei redditi e di quella dell'indice d'evoluzione degli introiti del traffico ferroviario delle merci, curva nettamente influenzata dal traffico ferroviario di transito (cfr. grafico 1). Questa importante caratteristica di politica interna consistente in una quasi identità fra interessi nazionali ed interessi dell'Amministrazione ferroviaria va però relativizzata da una caratteristica di politica esterna, consistente in una limitata libertà di manovra in materia di politica dei trasporti.

In particolare la Svizzera non può introdurre discriminazioni, sia per attirare traffico sia per rifiutarne. Significativo è a questo proposito un passaggio contenuto nell'importante messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale (4.2.76) concernente il

GRAFICO 1

Relazione tra l'evoluzione del reddito dal trasporto merci (bilancia svizzera dei redditi) e l'evoluzione dei ricavi del trasporto merci ferroviario in vagoni completi (prezzi costanti).



Fonte: URE, Quaderno No. 13.

raddoppio della linea ferroviaria Berna-Lötschberg-Sempione:

«La nostra libertà di manovra non è così grande come si sarebbe in un primo tempo portati a credere. La Svizzera non può rifiutare semplicemente, per motivi di ordine ecologico (per esempio), ogni forma supplementare di transito e far sopportare ai suoi vicini le immissioni nocive legate al grande mercato europeo. In molti settori dobbiamo, per motivi politici, seguire la nostra strada. Non possiamo tuttavia rifiutare quei servizi che siamo in grado di prestare a favore dell'Europa senza che la nostra autonomia ne risulti diminuita anche se ciò comporta qualche sacrificio da parte nostra. Inoltre la Svizzera non è libera, secondo le convenzioni internazionali, di accettare o rifiutare il traffico di transito».

Impegnativo a questo proposito è pure l'accordo tra la Confederazione svizzera e la Comunità economica europea del 22 luglio 1972; Atto finale: Dichiarazione comune delle parti contraenti relativa ai trasporti di merci in transito:

«Le parti contraenti considerano che è interesse comune che per i trasporti di merci — che, in provenienza e a destinazione della Comunità, attraversano in transito il territorio della Svizzera — o che, in provenienza e a destinazione della Svizzera, attraversano in transito il territorio della Comunità, i prezzi e le condizioni non comportino discriminazioni o distorsioni, fondate sul paese di provenienza o di destinazione delle merci, che siano suscettibili di incidere negativamente sul buon funzionamento della libera circolazione di tali merci».

In questo senso la «vocazione naturale» della Svizzera quale paese del transito assume oggi sempre di più anche una *caratteristica di obbligo internazionale*, compensato certamente da benefici che, a loro volta, sono però sempre meno diretti. La politica del transito, in altre parole, non deve dimenticare le relazioni di buon vicinato, dalle quali dipendono sia la garanzia dell'accesso al mare (ricordo dei periodi bellici) sia l'ottenimento di altre facilitazioni commerciali (politica del libero scambio).

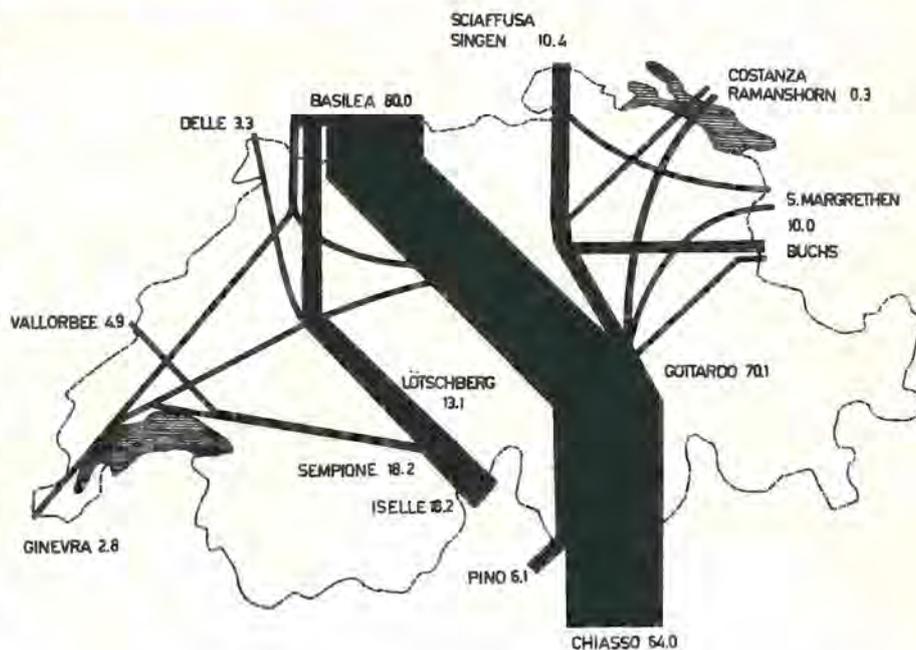
### L'interesse delle ferrovie

L'interesse delle Ferrovie al traffico di transito — che le autorità politiche federali hanno quasi sempre fatto proprio (esse sono infatti chiamate a coprire i deficit dell'esercizio ferroviario) — è dimostrato dalle seguenti constatazioni:

— il traffico internazionale di transito rappresenta il 45% (media 1977-78) del volume di traffico merci totale (t-km) delle Ferrovie federali svizzere. Se dovessimo considerare anche il traffico sulla linea del Lötschberg gestito dalla ferrovia privata BLS (Bern-Lötschberg-Sempione), possiamo affermare che questa corrente determina più della metà degli introiti del traffico merci delle FFS e della BLS. Occorre inoltre notare che questo traffico è commercialmente, in genere, il più interessante trattandosi di traffico per lo più a carri completi ed a lunga distanza. Questo traffico ha determinato una interessante rendita finanziaria per le nostre Ferrovie<sup>5)</sup> che ha contribuito significativamente a compensare, almeno in parte, i passivi dell'esercizio di altre correnti del traffico merci e viaggiatori<sup>6)</sup>;

### GRAFICO 2

Traffico merci ferroviario in transito attraverso la Svizzera nel 1977, in % (traffico nelle due direzioni: 200%).



FONTE: DIREZIONE GENERALE DELLE DOGANE.

SCHEMA PROFILO DELLA DIVISIONE GENERALE FFS BERNA

URE, Q.13 1980

— il traffico di transito è particolarmente importante per la linea ferroviaria del San Gottardo (cfr. Grafico 2), alla quale si deve il 30% del traffico merci totale per carri completi delle FFS ed oltre il 40% dei ricavi totali del traffico merci a carro completo. Possiamo stimare a quasi 300 mio di fr. (1977) le entrate dovute al traffico merci per carri completi della linea del San Gottardo, di cui circa 250 mio sono imputabili al traffico internazionale di transito;

— come già ricordato commentando le cifre della posta «trasporti» della nostra bilancia dei redditi, il forte apprezzamento del franco svizzero e la crescita della concorrenza degli itinerari ferroviari austriaci e francesi e soprattutto del mezzo stradale hanno, in questi ultimi anni, notevolmente peggiorato la posizione delle FFS. Nel rapporto d'esercizio 1978 (pag. 7) la direzione delle nostre Ferrovie valuta a circa 100 mio di fr. la perdita sul traffico di transito merci del 1978 dovuta a cause monetarie (20 mio di fr. nel traffico viaggiatori). Questo dovrebbe essere il risultato sia degli adeguamenti tariffari verso il basso sia della perdita effettiva sul traffico potenziale. Nello stesso rapporto si fa notare come, pur considerando anche certi guadagni dovuti all'apprezzamento del franco (circa 20 mio), la perdita totale di entrate era di circa 100 mio di fr., circa 1/6 del montante totale (622,6 mio di fr.) mancante per chiudere in equilibrio i conti globali delle nostre Ferrovie federali; — con l'apertura al traffico della galleria stradale del San Gottardo (settembre 1980) la situazione delle FFS dovrebbe ulteriormente peggiorare, venendo a mancare oltre all'introito annuo per i trasporti di automobili attraverso la galleria ferroviaria (circa 11-

14 mio di fr.), anche un'ulteriore parte del traffico di transito.

Gli introiti del traffico merci sulla linea del San Gottardo potrebbero così ulteriormente diminuire nel 1981 nella misura del 12-15%.

### I benefici indiretti: le operazioni di intermediazione commerciale

Un'altra posta attiva della nostra bilancia svizzera dei redditi è costituita dalle «operazioni di intermediazione commerciale» (320 mio di fr. nel 1978) di cui più di 1/3 è dovuto alle prestazioni nette nel settore delle spedizioni internazionali. Questo settore è particolarmente importante per il Cantone Ticino e per Chiasso dove sono attive oggi circa 70 ditte occupanti 2'100 addetti (di cui 54% circa frontalieri) ai quali sono stati versati nel 1978 circa 60 mio di fr. di salario. L'attività chiassese rappresenta oggi sostanzialmente quello che rimane — oltre ai posti di lavoro direttamente offerti da ferrovia ed imprese commerciali di trasporto (probabilmente poco meno di 1 migliaio imputabili al traffico delle merci) — di un inserimento economico degli operatori ticinesi che ha subito la netta tendenza alla razionalizzazione ed alla concentrazione<sup>7)</sup> rispetto a quando ogni villaggio attraversato da mulattiere e carrozzabili riusciva ad offrire qualche prestazione di servizio e quando il Cantone, prima della Costituzione del 1848, ne traeva importanti benefici fiscali<sup>8)</sup>.

### I benefici economici per il Ticino

I benefici collegati al traffico di transito commerciale attraverso il Ticino restano — malgrado la tendenza al deprezzamento

delle nostre possibilità di inserimento economico — certamente significativi ed importanti.

Sommariamente essi possono così essere quantificati:

— circa 1'500 posti di lavoro direttamente dipendenti dalle attività delle imprese ferroviarie e di autotrasporto e da quelle doganali (si tratta di un ordine di grandezza in quanto è difficile attribuire certi posti di lavoro ferroviari o doganali alla sola corrente dei traffici commerciali di transito);

— 2'100 addetti nelle 70 case di spedizione di Chiasso (60 mio di fr. di salari, di cui la metà a frontalieri; 2,6 mio di fr. di imposte cantonali, pari al 5% del gettito di tutto il Mendrisiotto);

— ca. 1'000 posti di lavoro direttamente richiesti nelle attività bancarie, di consulenza e di deposito.

In totale — senza considerare i posti di lavoro indotti — quasi 4 persone su 100 attive nel Cantone Ticino dipendono direttamente dall'economia dei traffici di transito, un'economia che fa vivere, considerando anche i familiari, almeno 10'000 persone residenti nel Cantone e 3'000 residenti nella zona transfrontaliera.

#### Lo spettro del «corridoio»

La tendenza al deprezzamento della funzione del Ticino al solo ruolo di «corridoio di

scorrimento» dei traffici internazionali di transito costituisce la tesi interpretativa di fondo dello scenario tendenziale dell'ultimo quarto di secolo, contro la quale operatori economici ed autorità federali e cantonali dovranno lottare.

È questa la situazione quasi paradossale di un Ticino che — come si è dimostrato storicamente — ha un assoluto bisogno di aperture e che oggi, almeno nel campo dei trasporti, arrischia di subire i crescenti costi infrastrutturali e sociali di una corrente commerciale di traffico, in particolare quella stradale, che non trova più riscontro in altrettanti benefici economici.

Gli interessi ticinesi sono fortunatamente in gran parte corrispondenti con gli interessi nazionali e della politica ferroviaria. Per una parte però il Ticino conosce problemi specifici.

Si tratta in particolare dei gravi problemi che si pongono ai valichi di confine, dove la zona di frontiera si trova a dover fare da cuscinetto, da bacino di compensazione, e sulla quale gravano gli squilibri d'ordine infrastrutturale e di politica commerciale e doganale internazionale.

Oltre ai notevoli costi infrastrutturali e sociali (la rete viaria che conduce ai valichi di Brogeda e di Stabio-Gaggiolo domanderà nuovi investimenti ed adeguamenti comportanti una spesa dell'ordine di 100 mio di fr.) sono anche minacciati la posizione ed i

posti di lavoro degli spedizionieri. La posta in gioco non è indifferente. Basti pensare che alla fine degli anni '60, cioè al culmine del periodo d'oro per lo sviluppo delle attività connesse con i traffici, Chiasso era per eccellenza il luogo del trattamento doganale del commercio estero italiano (30% delle esportazioni e 55% delle importazioni italiane) e la rete di agenti e filiali in Italia delle case di spedizione chiassese, ben organizzata e capillare, raggiungeva le 220 unità. A Chiasso venivano giornalmente ristrutturati 2/3 dei treni merci transitanti. Tuttavia già alla fine degli anni '60 era possibile notare come lo sviluppo dipendesse sempre meno dal pur ancora crescente volume di merci in transito, quanto piuttosto da fattori qualitativi, quali l'evoluzione nella composizione merceologica dei traffici, nelle modalità d'invio (ferrovia o strada) e dalle modalità del trattamento doganale.

In particolare la politica doganale italiana è mutata sotto l'influsso dell'integrazione economica europea ed ha promosso e sostenuto la politica del trattamento doganale e commerciale delle merci effettuato all'interno del Paese, vicino ai luoghi di destinazione o di origine dei carichi.

Nell'ultimo decennio l'infrastruttura commerciale doganale al servizio dell'inserimento di operatori ticinesi nel transito internazionale non è sostanzialmente cambiata e, più specificatamente, si nota la mancanza

## BOSSI & BERSANI



Consorzio imprese costruzioni  
6501 Bellinzona



**franco rossi**  
**pavimentazioni stradali**  
**locarno**

**giovanni**  
**quadri**

Impresa  
costruzioni generali SA  
**Cadempino-Lugano**  
Tel. ufficio 091 56 63 55  
Tel. magazzino 57 13 08

**La Basilese**  
In ogni caso

**SERGIO GRANDINI**  
Agents generale per il Sottoceneri  
Lugano, via Canova 7  
tel. 091 22 02 41

**Scaffalature RESKA per**  
**biblioteche pubbliche**  
**e private**

Chiedete la documentazione

Sottoponeteci i vostri problemi  
d'arredamento

Visitate la nostra esposizione

**ERBA**

ERBA AG 8703 - ERLENBACH ZH

Rappr. in Ticino

**MAZZONI**  
P. Grande 9 6601 LOCARNO

**MS**

**MOESI** S.A.  
**STRUTTURE METALLICHE**

Direzione ed Uffici: CH-6850 MENDRISIO  
Via C. Maderno 8 - Tel. (091) 46 63 71/2 - 46 89 21  
Telex: 79533 - C.c.p.: 69-662 - D.G.: 69 63 16

Fabbrica: CH-6826 RIVA S. VITALE  
Via Industria - Tel. (091) 48 22 38/39

Succursali: Chiasso Corso S. Gottardo 32 tel. 091 44 59 41  
Moresi Ltd. - 93 Fortas, Road, London NW 516/GB

di adeguate infrastrutture per l'inserimento nella corrente dei traffici stradali.

La mancata tempestività nel programmare le infrastrutture da parte delle forze locali pone i progetti allo studio (interporto del Mendrisiotto, nuova dogana italo-svizzera al Gaggiolo) sotto una cattiva luce, soprattutto per i conflitti di interesse esistenti o potenziali con la politica doganale e dei traffici italiana.

### Riconoscere ed attuare una politica transfrontaliera

Questi problemi settoriali assumono però, per la loro natura e per il loro ruolo, un significato di politica nazionale e cantonale. Infatti, come a Basilea ed a Ginevra, anche nelle nostre zone di confine le strutture economiche e sociali assumono un carattere di *transfrontalierità*. L'inserimento economico del Ticino nella corrente dei traffici è marcato da questi cambiamenti strutturali e non mancano a questo riguardo segni in tale senso:

— l'evoluzione recente ha portato la quota di manodopera frontaliere impiegata nelle case di spedizione di Chiasso dal 30% degli anni '60 all'attuale 54%, con il risultato che circa la metà dei 60 mio di fr. di salari versati annualmente sono andati oltre la frontiera;

— l'infrastruttura autoportuale sorta recentemente vicino a Chiasso, sul territorio italiano, a Montano-Lucino, potrebbe, in un'ottica di transfrontalierità, diventare un utile complemento all'infrastruttura chiasse più che un centro concorrente, se considerata dal solo punto di vista strettamente nazionale;

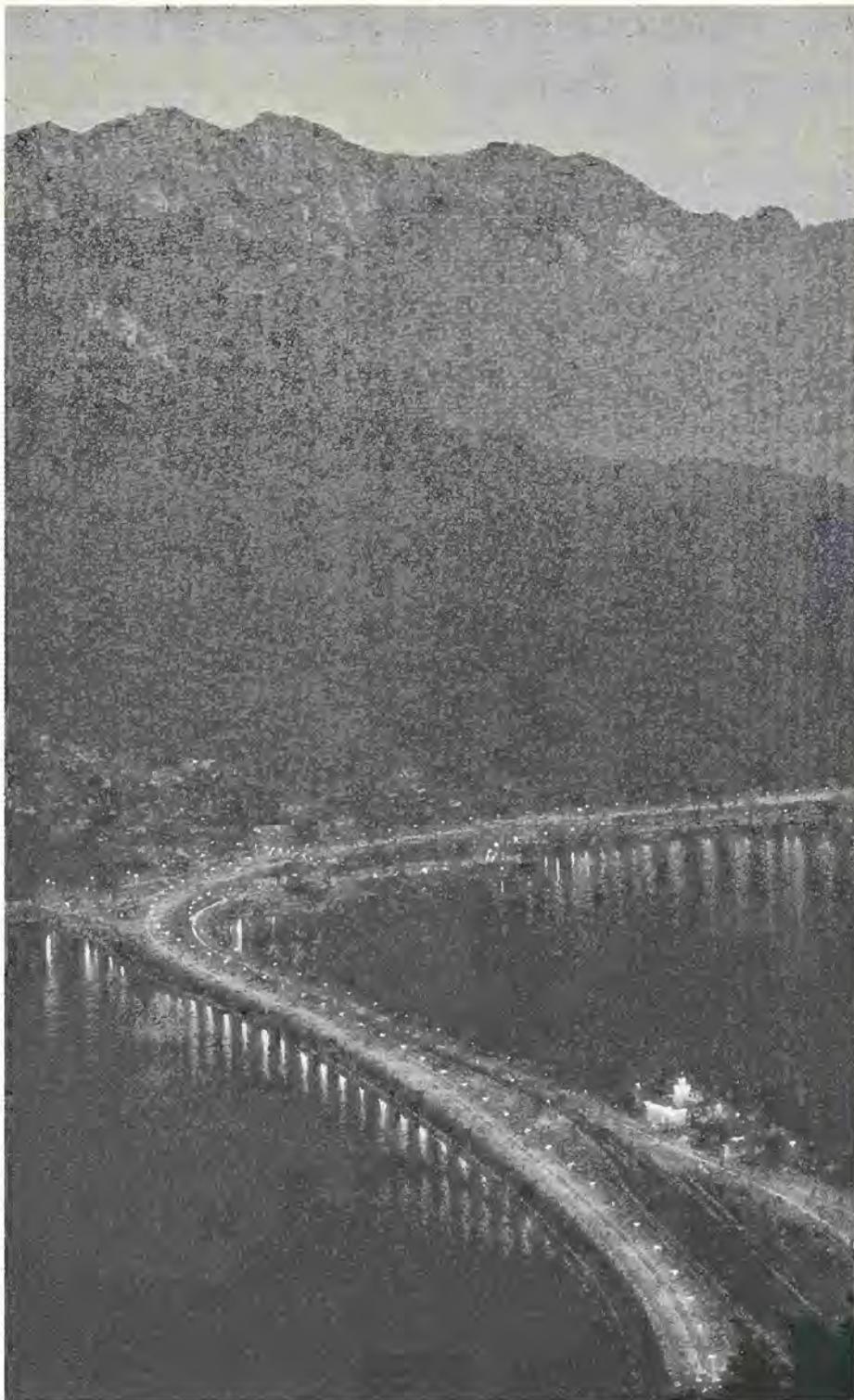
— per la sua localizzazione Chiasso, e domani il valico italo-svizzero di Stabio-Gaggiolo, non è mai stato unicamente una dogana cosiddetta di «confine» ma, in pratica, la piazza commerciale e doganale di Chiasso ha progressivamente dimostrato di essere, con la sua razionalità ed efficienza, una vera e propria dogana «interna» al servizio in particolare di un mercato «regionale», transfrontaliero, strettamente legato ai bisogni dell'import-export lombardo, e in tale modo dovrebbe essere vista.

Il problema sembra così collegato ad un'esigenza di lungimiranza politica: il superamento dello scenario «Ticino corridoio del transito», il consolidamento dell'inserimento economico ticinese e nel medesimo tempo gli interessi economici delle vicine zone del comasco e del varesotto appaiono convenientemente attuabili nell'ambito di una cooperazione transfrontaliera e di meglio strutturati rapporti del Cantone Ticino con lo spazio che gli è naturale, la Lombardia. Quello della transfrontalierità reale o potenziale delle nostre zone di confine è uno dei temi d'interesse cantonale che va meglio approfondito sotto i molteplici aspetti sollevati dalle relazioni economiche, sociali e culturali della nostra zona di confine, uno spazio geografico-territoriale entro il quale vive più di 1/5 della nostra popolazione.

**Remigio Ratti**

<sup>1)</sup> Cfr. il contributo del geografo Tazio Bottinelli sulla relazione tra vie di comunicazione ed assetto economico-territoriale riportata in questo medesimo numero.

<sup>2)</sup> I temi delle ripercussioni generali delle vie di comunicazione ed i problemi settoriali legati al transito internazionale delle merci sono sviluppati nel Quaderno dell'URE No. 13 «Il Ticino ed i



La strada nazionale N2 al Sud del San Gottardo, presso Melide.

*traffici internazionali di transito: ruolo storico, problemi attuali, prospettive d'inserimento economico*, Bellinzona, 1980.

<sup>3)</sup> Ratti, R., Le partite invisibili e la loro importanza per la bilancia svizzera dei redditi, in: Rivista delle dogane, Nr. speciale 5, 1969, pp. 183-185.

<sup>4)</sup> Sotto questo aspetto la Svizzera soffre piuttosto di eccesso di riequilibrio poiché la nostra bilancia dei redditi, fortemente positiva, costituisce un fattore tendenziale di rivalutazione del franco svizzero.

<sup>5)</sup> Ratti, R., Investimento pubblico ed effetti economico-spaziali, Friburgo, 1980, p. 175.

<sup>6)</sup> Il tasso di copertura (entrate d'esercizio / costi di esercizio) per gli invii a piccole partite è sempre

stato inferiore al 100% e dopo esser stato per tutto il decennio 1964-74 di circa il 50% è caduto nel 1976 al 39%.

Nel traffico a carri completi il rapporto era del 132% nel 1964, del 100% nel 1974 (esatta copertura dei costi d'esercizio) e dell'82% nel 1976. Il grado di copertura dei costi per il traffico merci totale delle FFS è stato nel 1976 del 69% (mentre era quasi totale negli anni '60 e fino al 1970) e del 61% nel traffico totale viaggiatori. Fonte: Annuario statistico delle FFS, 1978, pag. 163.

<sup>7)</sup> Ratti, R., I traffici internazionali di transito e la regione di Chiasso, Friburgo, 1971.

<sup>8)</sup> Biucchi, B., «San Gottardo, strada d'Europa», Bellinzona, 1959, p. 66 e seg.

# Per una maggiore comprensione tra genti diverse

Intervista a Ugo Sadis, Consigliere di Stato, direttore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni



## Domanda

Cent'anni fa, su per giù, l'apertura della galleria ferroviaria del San Gottardo, venne considerata, con l'enfasi tipica del tempo, un'opera titanica. Quale raffronto è legittimo fare tra quella indubbiamente grandiosa impresa, pagata, si sa, a caro prezzo, con molte troppe vittime umane, e l'opera appena compiuta del traforo stradale?

## Risposta

Quella di oggi, a mio modo di vedere, anche se tecnicamente più importante, è pur sempre una modesta opera nei confronti di quella di cent'anni fa. Quindi, noi dobbiamo da questo lato avere un giusto atteggiamento di umiltà perché la nostra opera sicuramente non si inserisce su un livello paragonabile a quello del secolo scorso. Titanica, non direi, l'opera di oggi, anche se evidentemente le parole volano e si esagera un tantino oggi nell'enfasi.

Per quanto riguarda le vittime, esse sono indubbiamente assai meno numerose che non cent'anni fa, tuttavia, sì, ancora troppe; da questo lato direi vien più che naturale di rallegrarsi che vi sia stato un progresso e si sia tentato il possibile; qualsiasi passo nella salvaguardia dell'uomo, dell'operaio, in questo caso, come in ogni altro è vero progresso.

## Domanda

La proposta di un traforo stradale del San Gottardo fu accolta a Berna dopo una strenua, estenuante, battaglia. È giusto, è conforme a verità affermare che è soprattutto grazie all'impegno, alla volontà del governo, del popolo ticinese, che la proposta si è tradotta in realtà effettiva?

## Risposta

Certamente le nostre autorità cantonali, così come le associazioni, gruppi, persone che si sono distinte per una loro volontà e passione straordinarie in rapporto al traforo del San Gottardo, opera che io ho avuto la fortuna di seguire nei suoi sviluppi fin da quando mi diplomai, dal '50 in poi, hanno dato un contributo enorme; dobbiamo tuttavia riconoscere che senza l'appoggio an-

che un tantino non disinteressato, dei nostri amici Confederati, e in particolare di quelli che stanno sull'asse nord-sud, non saremmo mai giunti a nulla.

Per fortuna, a un dato momento, si sono coalizzati molti fattori politici, chiamiamoli così, e anche di tipo emozionale; tutti questi elementi, verso la fine degli anni '60, sono riusciti a determinare una decisione positiva ('65).

Voglio sottolineare i meriti delle persone, che sono nella mente di tutti; stanno sulle dita delle mani coloro che hanno dato gli apporti più importanti, costruttivi in questa operazione.

## Domanda

Qual è l'elemento nell'ambito della nuova galleria, elemento tecnico che giudica più straordinario, tale, insomma da suscitare l'ammirazione di addetti ai lavori, di gente competente come Lei, ad esempio, che per anni ha pure esercitato questa professione, la professione dell'ingegnere?

## Risposta

Ce ne sono due, a mio modo di vedere: il primo la cui importanza ho avuto subito modo di assodare, grazie anche alle reazioni notate nell'ambito di commissioni internazionali di tecnici, di politici, che hanno visitato la galleria del San Gottardo, consiste nella sicurezza fornita al conducente dentro la galleria. È stata un'acquisizione di alta tecnica di tipica impronta svizzera: certamente di prim'ordine.

Penso che tale risultato avrà ripercussioni anche all'estero.

Questo primo elemento, la protezione, cioè, concessa all'utente della strada nel traforo autostradale, ad esempio dagli incendi, il pericolo maggiore. Salvaguardia con la galleria collaterale, nella quale si può «fuggire», mettersi al riparo, grazie alle porte stagne. È offerta poi la possibilità di interventi automatici computerizzati; vero, che è oramai di per sé materia acquisibile dovunque; ma occorre pensarci e coordinare tali interventi in modo da annullare l'insidia del fuoco.

Il secondo elemento, meno importante, da un profilo tecnico, ma egualmente interessante è d'aver pensato a emettere un programma radio permanente all'interno della galleria; oltre che a distrarre, nel senso positivo, l'automobilista, e accompagnarlo nei venti minuti o quindici che siano, che sono pur tanti, di attraversamento, quella voce lo può avvertire immediatamente di eventuali inconvenienti sopraggiunti, di accorgimenti da prendere; o sulla necessità di fermarsi, di accelerare, o che so io, qualora dovesse succedere qualche intoppo.

## Domanda

È un programma radiofonico plurilingue, immagino.

## Risposta

Sì, proprio così, plurilingue, in italiano e in tedesco.

## Domanda

Un tunnel è equivalente a un ponte. Raccorcia le distanze e nel caso specifico della nuova galleria vince una barriera naturale che per sei mesi tornava ogni anno a imporsi. Questo ponte congiunge l'Italia alla Germania, senza più alcun intoppo. Facile vedere i vantaggi recati dall'opera, ma anche lo sconcerto che un traffico troppo intenso potrà recare — rumore, inquinamento — in certi tratti della grande dorsale: penso in particolare a zone incassate come la Leventina, la Valle Riviera. Sono queste preoccupazioni, a suo giudizio, mere congetture, sono eccessive, oppure meritano considerazione, esigono attenzione?

## Risposta

Il ponte di cui Lei parla è un ponte coperto; mentre di solito i ponti stanno fuori, ma qui si tratta di ponte coperto. Perciò il massicc-

## Flavio Riva SA

6926 Montagnola ☎ 54 65 34/54 65 35

Impresa Costruzioni e Studio Tecnico

**società elettrica  
sopracenerina sa  
locarno**



IMPRESA  
**GIORGIO GIANOLA -  
GADOLA COSTRUZIONI S.A.**  
6904 LUGANO, VIA TREVANO 73  
TEL. 091 - 522481 (4 LINEE)

**luzzani**

Via Peri 6  
LUGANO Tel. 22 73 17

Negozi articoli tecnici  
e di belle arti  
Forniture scolastiche  
Cornici - specchi - colori

cio che ci ha sempre divisi, oggi ci unirà. Questa è un po' la sintesi di questo San Gottardo. Io la vedo in questa chiave, che è chiaramente una chiave di ottimismo, positiva. Il problema ecologico certo si farà sentire. Speriamo in due fattori: il primo è nelle nostre mani, in grossa misura, ed è quello che fa capo alla controtecnica, cioè alla possibilità di potere valutare gli inconvenienti che hanno rapporto con fattori d'ordine ecologico, penso soprattutto al rumore, poi anche all'immissione di gas, in secondo luogo; e qui si può fare parecchio. La buona volontà è accompagnata anche dai fatti. Più che nel passato, ora veramente si dà molta importanza a questi fatti. Basti dire che a Faudo si è provveduto a far scorrere l'autostrada su una sponda diversa da quella progettata; e a ragion veduta è stata mossa sicuramente felice, anche se costosa.

Dunque non si risparmia nulla in proposito. In merito alla salvaguardia dell'ambiente dirò che l'autostrada va vista come una struttura che migliori la vita, e non che la peggiori. Sono convinto che sarà così, anche se il traffico aumenterà numericamente, però sarà incanalato su direttrici e su strutture appunto totalmente diverse. Gli elementi positivi balzano all'occhio, mentre l'inquinamento dovrà essere ridotto al minimo. Oltre tutto esso si manifesterebbe in zone normalmente scarsamente abitate, o comunque relativamente distanti dalle zone urbanizzate, per cui non dovremmo registrare effetti particolarmente nefasti.

Domanda

Lei non suppone che occorrerà, a protezione di certi villaggi, costruire degli antimuragli, dei frangi rumori?

Risposta

Sì, li vorremmo eseguire e possibilmente in modo che si adattino alla natura, cioè di tipo ambientalmente accettabile. Saranno prati, boscaglie. Occorre creare strutture che si fondino con l'ambiente, niente muri grigi, magari con fiori, ma che chiaramente non servano ad annullare l'artificio.

Domanda

Quali sono i vantaggi immediati che il Ticino potrà trarre dalla nuova galleria? Voglio dire, vantaggi d'ordine economico. Si può presumere che le nostre medie e piccole industrie potranno potenziarsi ulteriormente, che altre si insedieranno sul nostro territorio, allettate dal fatto che il nastro stradale si rivela ora un raccordo ininterrotto tra nord e sud?

Risposta

Uno dei vantaggi che ci attendiamo è appunto di raccorciare ma soprattutto agevolare il collegamento con il nord.

Queste nostre, come Lei giustamente dice, medie e piccole industrie, perché noi di grosse industrie quasi non ne abbiamo, e neppure ne abbiamo di tipo traente, — da noi le industrie sono alla dipendenza di un'altra, che è manifestamente la più importante, la più sviluppata, e quindi anche quella che maggiormente conta —; con il San Gottardo le grosse industrie del nord saranno più vicine a noi, ragion per cui c'è da auspicare, non solo, ma c'è da sperare, da esserne sicuri, in un certo modo che questo nostro settore possa trarne vantaggi. Io sono certo che li trarrà.

Sarà un avvicinamento sul piano materiale delle industrie, del commercio, ma anche

sarà stimolo per una maggiore reciproca comprensione tra genti diverse. Qui entrano già in un altro discorso, di tipo più culturale e anche più socializzante, che questa struttura comporta.

Domanda

Il San Gottardo sta per diventare una strada europea per eccellenza. Immagino che gli operatori turistici di casa nostra siano i primi a rallegrarsene. E tuttavia è lecito prevedere che sarà soprattutto un certo qual turismo di massa che s'imporrà a discapito di quello tradizionale, più discreto, ma certamente più redditizio, di ospiti d'alberghi, di pensioni. Il mio timore è che il Ticino, già assediato per vari mesi all'anno, diventi, e proprio nei luoghi suoi più belli, un mostruoso camping. Rinserrarsi, è vero, equivale a morire d'asfissia, ma una porta spalancata riserva pure delle sorprese. Noi parliamo spesso di una nostra identità minacciata. Questa coluvie di genti diverse, questo torraziale ripresentarsi di masse eterogenee non finirà per incidere sul nostro già tenue tessuto sociale? In altre parole, non esiste il rischio di diventare un asettico paese di vacanza? Un paese forse più ricco di quanto è oggi in certi strati privilegiati, ma purtroppo un paese senz'anima?

Ritiene queste preoccupazioni campate in aria, oppure tali da indurre le autorità a studiare delle misure di salvaguardia nei confronti di quanto più ci sta a cuore, della nostra etnia italiana, del nostro costume, delle nostre tradizioni?

Il Ticino del dopo apertura della galleria stradale verrà con ogni probabilità ad assumere un volto diverso da quello conosciuto fino a ora.

Lei, come temperamento, m'è venuto sempre di giudicarla un ottimista, un entusiasta. Questi sono giorni che dovrebbero essere solo di festa. Ma a tratti non La sfiora un sentimento, un brivido di perplessità?

Risposta

La strada europea cui Lei fa allusione merita indubbiamente tale titolo, tale qualifica.

Noi non la esalteremo perché sappiamo che non è il momento, né, devo dire, le nostre autorità federali desiderano che l'accento cada sulla qualifica di europea, ma piuttosto su quella di svizzera. E diciamo pure che questa volta il traforo l'ha finanziato la Svizzera con forze lavoratrici estere, amiche. Cento anni fa furono i Sardi e i Germanici, naturalmente anche con qualche forza e qualche capitale svizzero. Questa volta sono stati gli automobilisti svizzeri a finanziare l'opera.

E va bene, allora prendiamola così, anche se si tratterà di un anello dell'asse Amburgo-Messina che fatalmente, il giorno in cui Varenzo sarà collegato a Bellinzona, sarà finalmente compiuto.

Esistono molti aspetti che vanno considerati: quello turistico, ad esempio, tutto ciò che tocca problemi culturali di socializzazione, del nostro federalismo svizzero, perché mi pare che se ci fu una decisione politica, ci fu certamente anche perché abbiamo sentito un po' tutti, di qua e soprattutto al di là delle Alpi, la necessità di alimentare un federalismo che a un dato momento si riveli un po' meno egoistico, più attento al benessere delle varie comunità.

Occorre incrementare scambi di idee, scambi quindi di conoscenze; io li chiamo scambi di cultura tout court che potrebbero per un certo verso, a prima vista intimorire, in

quanto potrebbero intaccare i caratteri della nostra etnia, del nostro sentire italico; prerogative che intendiamo mantenere e difendere. Il turismo, a cui Lei giustamente accenna, può essere toccato e intaccato da un concorso magari di massa; il camping, d'altro canto, per fortuna si realizza e si manifesta solo se accompagnato dal bel tempo, per cui durante le mezze stagioni e l'inverno non vedremo accentuarsi le frequenze nei campeggi.

Possiamo invece sperare di avere parecchi turisti nei lunghi week-end. Si accentueranno gli scambi, le visite di ospiti «interessanti» di un turismo più calmo, meno fracassone e invadente. Potrà scorrere qualche franco in più, è quanto il turismo in definitiva si aspetta.

Io non credo che vi si debba attendere molto. Occorrerà per tutti questi problemi a cui ho accennato che anche la nostra mentalità si faccia duttile con la cooperazione di tutti, ma soprattutto delle autorità e di coloro che hanno una parola da dire nei settori vitali dell'economia, economia turistica, economia industriale, economia dei servizi, e nel mondo degli operatori culturali: occorre, senza ignorare i difetti valutare l'opera del San Gottardo per quella che è, cioè sostanzialmente positiva, e allora occorre adattarsi a una situazione per togliere da essa, forzatamente nuova, il buono che c'è.

Occorrerà insomma adattarsi ai nostri tempi, sono tempi che chiedono un adattamento continuo per tutti, ed eccoci, messi alla prova. Saremo capaci, non saremo capaci? Io spero di sì. Occorre la collaborazione di tutti: Confederati e Ticinesi. Siamo, per un certo verso, uguali in quest'operazione che sarà delicata e sarà però indispensabile, se vogliamo trarre dei vantaggi reali. Certo un tantino di nostalgia, di altri tempi, più calmi, meno esagitati, magari di ripensamento, adesso che siamo alla grande festa, può venirci addosso.

Ma il futuro, il 2000 ci sta dinanzi. È una festa, in questa prospettiva; e in tale chiave le attese si colorano di una luce che non può essere che positiva.

Domanda

Il futuro! Appunto. Avete tentato di fare qualche prospezione, fondandosi su degli esperimenti che avete avuto sott'occhio, quello del San Bernardino, ad esempio? Il traforo del San Bernardino conta pochi anni, è vero, e forse non permette neanche di farci sopra delle illazioni. Quali sono state le conseguenze, i risultati nelle zone poste nelle vicinanze degli ultimi grandi trafori? È possibile ricavarne già qualche lezione?

Risposta

Ci sono studi in merito che sono nati per iniziativa di singole persone. Potrei citarle anche dei nomi. Sono studi che rilevano una prudenza, direi, molto spinta nei pronostici per il futuro, sia i vantaggi, sia gli svantaggi. Io capisco bene queste persone, questi economisti, questi studiosi, che in una materia così delicata si riservano naturalmente un giudizio da farsi tra cinque, dieci e più anni.

Ecco, insomma, questa prognosi che loro non hanno rischiato di fare, non vorrei neppure rischiare di farla io stesso, scientificamente parlando. Invece con l'impulso che mi è connaturale e con giustificato ottimismo io direi che noi malgrado tutto avremo, senz'altro, più vantaggi che inconvenienti. Ciò che, penso, è nel voto di tutti.

# Fattore di consolidamento per l'economia ticinese

Intervista a Flavio Cotti, Consigliere di Stato, direttore del Dipartimento dell'economia pubblica

Con l'apertura della galleria autostradale del San Gottardo il nostro Cantone sarà ancor più aperto all'afflusso e all'incontro con la gente confederata e di altri Paesi.

**Domanda**

Come giudica la situazione che si prospetta dal punto di vista degli scambi e degli influssi economici e sociali?

**Risposta**

L'apertura della galleria autostradale del San Gottardo va vista dapprima come il raggiungimento di un obiettivo politico, come il risultato di rivendicazioni storico-politiche essenziali per la vita del nostro Cantone. Infatti, per il Cantone Ticino — unico cantone svizzero di lingua italiana ed interamente situato a sud della catena alpina — il problema delle relazioni con l'esterno è sempre stato un problema vitale. Quando queste relazioni sono mancate la storia economica e sociale del Ticino è stata marcata dalla miseria e dall'emigrazione. Il trauma dell'emigrazione ticinese del secolo scorso, collegato per una buona parte con la chiusura delle aperture con lo spazio naturale lombardo (costituzione dello Stato federale e quindi delle dogane del 1848, espulsione dei ticinesi da parte degli austriaci, politica nazionalista del nuovo Stato italiano), è ancora molto presente nella coscienza storica dei ticinesi.

La realizzazione della galleria e della linea ferroviaria del San Gottardo e del Monte Ceneri — per la quale il nostro Cantone pagò un prezzo nettamente superiore a quello di altri Cantoni svizzeri interessati — non portò a benefici immediati e per lunghi decenni l'obiettivo di nuove e migliori relazioni economico-strutturali con il nord delle Alpi rimase. La rivendicazione e l'ottenimento di un collegamento stradale permanente va ancora oggi vista innanzitutto in questa ottica politica fondamentale che solo l'euforia della forte crescita economica degli anni '60 e '70 ha potuto mettere in ombra.

In un'ottica storico-politica l'apertura della galleria stradale del San Gottardo dovrebbe costituire, per ogni ticinese, un apprezzamento positivo anche dal punto di vista economico e sociale.

Tuttavia, sotto il punto di vista di un giudizio più tecnico-economico, mi sembra di poter vedere come questa infrastruttura, contrariamente a quello che si pensava trent'anni fa, più che precedere certi sviluppi economici viene ora a completare, ad adeguare sotto il profilo infrastrutturale uno sviluppo che in buona parte è avvenuto grazie ad altri fattori, grazie alle contingenze della crescita degli anni '60 e '70. In questo senso il nuovo collegamento rappresenta un fattore di consolidamento per un settore economico ticinese che finalmente negli ul-

timi trent'anni ha avuto un vero decollo delle attività industriali (anche se in parte può essere ancora fragile o di tipo quantitativo) e, soprattutto, delle attività terziarie, dal turismo alle banche, alle assicurazioni ed al commercio, settori largamente aperti sulla domanda esterna.

Riassumendo direi che la tesi della galleria stradale del San Gottardo quale fattore di consolidamento più che fattore di crescita dovrebbe oggi meglio facilitare l'apprezzamento delle conseguenze sullo sviluppo economico ticinese.

**Domanda**

In particolare la nostra economia subirà delle modificazioni? In quale misura, in qual senso?

**Risposta**

La risposta a questa seconda domanda è sostanzialmente già contenuta nella prima. In quale misura ed in qual senso vi saranno delle modificazioni nello sviluppo e nelle strutture economico-produttive?

I cambiamenti sicuramente non saranno spettacolari ma, lo credo, non per questo essi non potranno marcare le nostre strutture.

I cambiamenti primari li abbiamo avuti a livello di organizzazione del territorio e durante la fase di esecuzione dei lavori della galleria e della N2, che io considero necessariamente uniti. È indubbio che il nostro territorio ne esce profondamente marcato ma che, malgrado inevitabili problemi in parte ancora aperti, l'inserimento dell'autostrada è avvenuto tutto sommato ancora in un modo felice. In un'epoca in cui di traffico ce n'è da vendere lo spettro dell'autostrada-corridoio non è necessariamente negativo nemmeno per i comuni periferici delle nostre vallate mentre la riduzione pratica delle distanze non dovrebbe tramutarsi necessariamente in un ulteriore drenaggio delle zone periferiche da parte delle agglomerazioni urbane ticinesi. L'analisi dello sviluppo della Regione Tre Valli dimostra come con opportuni provvedimenti esistono le potenzialità per un futuro economico di queste regioni, basti pensare al centro delle Tre Valli, Biasca, che può ancora conoscere, anche grazie all'autostrada, un relativo sviluppo.

Gli effetti diretti, successivi all'apertura al traffico per i vari settori economici del Cantone Ticino dovrebbero essere come già detto meno visibili e tradursi in una riduzione di costo di trasporto, più o meno marcata secondo i rami di produzione, ed a lungo termine in una migliore possibilità di integrazione, di consolidamento delle relazioni economiche, commerciali e sociali con l'oltralpe. Sotto questo punto di vista sarà il settore del turismo che con tutta probabilità potrà vedere le modificazioni più importanti.



La migliorata accessibilità del Cantone Ticino rispetto ai grandi centri confederati potrebbe portare ad un aumento del numero delle visite nel Ticino, in particolare al di fuori dei periodi di alta stagione; potrebbe portare ad un turismo di tipo individuale, oggi riscoperto e che si adatta molto bene alle caratteristiche strutturali del nostro settore e alle potenzialità naturali e socio-culturali del nostro Cantone.

Il problema è qui quello di saper gestire le nuove relazioni e le nuove potenzialità prevedendo ed evitando gli effetti non auspicabili che indubbiamente possono essere compresi nelle conseguenze dell'apertura del San Gottardo. Sappiamo quali possono essere questi pericoli: turismo di massa, eccessiva pressione sulla domanda di residenze secondarie, in particolare nelle valli ticinesi ed in genere i rischi economici, sociali e culturali dovuti a una più marcata presenza di una domanda dall'esterno. Questi pericoli sono avvertiti. La risposta a questi pericoli dipende indubbiamente da una presa di coscienza individuale, da una reazione personale oltre che da una risposta politica. È comunque indubbio che per restare alla politica turistica il principio conduttore si imperni attorno agli aspetti qualitativi più che agli aspetti quantitativi del flusso turistico. D'altro lato, un altro esempio è dato dalla politica che il Cantone si sforza di sviluppare e di fare accettare dalla Confederazione e dai vicini lombardi circa il traffico commerciale internazionale di transito, che è stato da noi particolarmente analizzato e studiato nelle non facili possibilità alternative di soluzione, soluzioni che purtroppo non dipendono solo dalla nostra volontà. Per concludere, direi che la nuova infrastruttura autostradale comporti molti evidenti miglioramenti qualitativi nelle relazioni con l'esterno ed anche possibilità di sviluppo quantitativo. Il problema nostro è soprattutto quello di gestire questi eventuali sviluppi quantitativi limitandone gli effetti non auspicati. Se riusciremo in questi intenti l'effetto complessivo dell'apertura della galleria stradale del San Gottardo dovrebbe essere soprattutto quello di un consolidamento delle strutture economiche produttive ticinesi.

# L'avvenire della nostra italianità

**Intervista a Carlo Speziali, Consigliere di Stato, direttore del Dipartimento della pubblica educazione**

Con l'apertura della galleria autostradale del San Gottardo il nostro Cantone sarà ancor più aperto all'afflusso e all'incontro con la gente confederata e di altri Paesi.

**Domanda**

— Qual è la Sua opinione su tale evento? Giusto rallegrarsene senza riserve, o intravedervi invece ulteriori pericoli, minacce per la nostra etnia, per quanto costituisce il nostro patrimonio culturale (lingua, costumi ecc.)?

**Risposta**

Anticipando la conclusione del breve discorso che mi si chiede in merito alle possibili conseguenze dell'apertura della galleria autostradale del San Gottardo sulla nostra italianità, non esito ad affermare che non le strade metteranno in pericolo la nostra personalità etnica e culturale, né le ferrovie e neppure gli aerei, ma, semmai, il nostro cedimento politico, prima ancora che culturale. Non sarà cioè questa nuova via di comunicazione a decidere, a lungo termine, l'avvenire della nostra italianità, bensì la nostra coscienza e il nostro impegno di Svizzeri persuasi di quanto siamo chiamati a dare alla Confederazione elvetica.

Vera sciagura morale sarebbe per noi se ci attendessimo che altri ci difendano: senza rifiutare contributi che ci venissero dal Nord e dal Sud, a noi tocca in primo luogo adempiere questa funzione. Un ruolo politico che non è retorica definire missione, quando si pensi al significato e alla grandezza, che è storica, della nostra presenza e della nostra funzione nell'ambito federale. Una funzione difficile, che presuppone da parte nostra decisa volontà e determinazione — civile, morale e culturale a un tempo — di saperci guadagnare il rispetto altrui. Se priva di nerbo sarà la difesa di certi nostri irrinunciabili valori e delle nostre peculiarità (persi i quali saremmo ridotti a un anonimo decadente quartiere), non certo al tunnel — mi si conceda il termine — saranno da imputare le nostre insufficienze, ma alla nostra mancanza di motivazione.

Oggi ci manca la forza di persuasione nei confronti di coloro che si stabiliscono da noi per indurci a imparare la nostra lingua, a rispettare le nostre tradizioni, ad adattarsi al

nostro modo di vivere: ad accettare, insomma, la nostra posizione, priva di iattanza ma senza cedimenti, di «padroni in casa nostra». Ci manca, detto in termini più concreti, la potente luce spirituale che emana dalle università. Un'università ticinese sarebbe la vera salvezza della nostra identità culturale. Ma siccome ragioni varie, e tutte di peso, non ci consentirono né ci consentono il «lusso» di un'università, facciamo almeno tutto quanto è possibile per assicurarci un istituto postuniversitario come quello previsto (il CUSI) e per il quale è nostro dovere batterci fino in fondo.

Il nostro attaccamento alla lingua e alla cultura italiane non ha da essere soltanto affetto di intellettuali o, comunque, di una ristretta fascia della popolazione ma, al contrario, disponibilità attiva dell'intera popolazione che dev'essere vigorosamente sollecitata da chi può e sa ad avvicinarsi senza sufficienza e con più marcata simpatia alla vita, alla storia, alle vicende passate e attuali dell'Italia: da essa sola (come si fa a non esserne persuasi?) può venirci lo stimolo capace di facilitare il nostro compito insostituibile nel contesto delle culture che sono fondamentali ricchezze della Confederazione. Che fare, noi soli, senza uno scambio costante con la cultura e la vita italiane?

Una serie fortunata di coincidenze ci consente oggi di rafforzare la nostra italianità con iniziative concrete e di operare alla luce di due recenti stimolanti (e vincolanti) documenti: il decreto esecutivo cantonale d'applicazione della «Legge federale sull'aiuto al Canton Ticino per la difesa della sua cultura e della sua lingua» e l'istituzione di una «Commissione consultiva culturale italo-svizzera».

Ai vantaggi dell'aiuto federale «destinato, in specie, a promuovere e a sostenere la produzione, la diffusione, l'acquisizione, la conservazione e la fruizione di opere e di beni culturali» e all'alto significato che emerge dalla volontà di un discorso bilaterale continuo tra l'Italia e la Svizzera italiana, nel 1982 possiamo aggiungere altre sorgenti di motivazioni per il nostro rafforzamento culturale: le manifestazioni indette per il centenario di Giuseppe Prezzolini, per l'ottocentesimo



annuale del Patto di Torre e per l'assegnazione del Premio internazionale «Nuova Antologia».

Anche in tempi difficili come quelli che attraversiamo, con la consapevolezza e il consenso dei Ticinesi è possibile promuovere iniziative capaci di dare ossigeno alla nostra identità culturale.

Non addossiamo perciò demeriti e colpe al turismo e al traforo autostradale del San Gottardo. Se è da saggi attendere prima di giudicare, non dimentichiamo che i due trafori — lontani cent'anni l'uno dall'altro — non hanno avuto conseguenze diverse in regioni direttamente coinvolte (Leventina, Blenio, Riviera, Bellinzonese ecc.) da quelle registrate in altre, discoste e marginali, come le Centovalli, l'Onsernone e la Valle di Muggio.

Apriamo piuttosto gli occhi per vedere certi insediamenti che, nell'indifferenza generale, avvengono nelle nostre valli, dove si vendono case, stalle, rustici. Ma quale apporto culturale ce ne deriva, e qual vantaggio economico (che in parte potrebbe almeno giustificare l'assenza assoluta del primo)? Nessuno.

Sono arrivati (occorre dire chi?) — in poveri villaggi, in cascinali dei monti della nostra lontana infanzia — prima che si sfondasse per la seconda volta il San Gottardo: ci sveglieranno questi deleteri fenomeni dalla nostra pigrizia, ci sproneranno a ricordare un nostro passato, ricco almeno di fermezza e di dignità, nella povertà?

Interviste di Sergio Caratti

## ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI

rappresentato in esclusiva da

**Éditions TRANSALPINES FINABUCH SA**

Piazza 5 Vie 1 - 6932 BREGANZONA  
Tel. 091 56 41 06/56 92 92

Atlanti, carte geografiche, enciclopedie, globi, testi scolastici, opere scientifiche, sussidi didattici, ecc.



Fornisce e costruisce qualsiasi arredamento per le scuole

# La ferrovia del San Gottardo

Libri, opuscoli, documenti per chi vuol saperne di più

a cura di Silvio Lafranchi

*Actes concernant l'établissement d'un chemin de fer à travers les Alpes*, Berna, 1869.

AGLIATI MARIO, *Un secolo fa nel Ticino*, in «Almanacco 1962», Bellinzona, 1961.

ALBIN MICHEL, *Grand atlas mondial des chemins de fer*, Paris.

ANTOGNINI ISIDORO, *Dal San Gottardo alla stazione internazionale di Chiasso*, vol. III, della collana «Pagine di storia chiassese», Chiasso, 1958.

*Assemblée (XLIII) Generale della società svizzera Ingegneri ed Architetti nel Cantone Ticino*, 4, 5 e 6 settembre 1909, Locarno, 1909.

AGUDIO TOMASO, *Al primo Parlamento italiano. Alcuni chiarimenti sui Progetti di strada ferrata attraverso le Alpi Elvetiche e proposta del passaggio del Septimer*, Milano, 1860.

AGUDIO TOMASO, *Mémoire sur un nouveau système de traction sur les plans inclinés des chemins de fer et des mines*, Torino, 1863.

AGUDIO TOMASO, *Applicazione del locomotore funicolare Agudio sul piano inclinato dei Giovi con sistema automotore*, Torino, 1865.

*Applicazione del sistema Agudio*, Estratto dal *Monitore delle strade ferrate*, No. 13 e 14, 29 marzo e 5 aprile 1876.

*Aperçu sur l'application du système Agudio au chemin de fer du Saint Gothard et ses ramifications*, Extrait projets Stamm/Ginosau, Milano, 1869.

*Annuario della Repubblica e Cantone del Ticino per l'anno...*, Bellinzona, Anni 1843-70.

*Arrêté fédéral concernant le chemin de fer Chiasso-Biasca*, 31 luglio 1863.

*Atti della Commissione istituita con Decreto Reale 14.5.1860 per lo studio del miglior passaggio delle Alpi Elvetiche mediante ferrovia, presentati al Ministero dei Lavori Pubblici del Regno d'Italia*, Firenze, 1864 (AFFS BE).

AAVV, *Le train du Gothard*, Marguerat, Lausanne, 1981.

BAROFFIO ANGELO, *Storia del Ticino dal 1803 al 1830*, Lugano, 1882.

BAUER HANS, *L'histoire des chemins de fer Suisse* in: *Les chemins de fer suisses après un siècle, 1847-1947*, Tome premier, Neuchâtel, 1947.

A. BECKH - R. GERWIG - K. WETLI, *Projet d'un chemin de fer par le Saint Gothard dressé à la demande du Comité du Saint Gothard*, Winterthur, 1864.

BECHTE RICHARD, *Die Gotthardbahn, ihre Entstehung und Verwaltung, ihr Bau und Betrieb*, Stuttgart, 1895.

BERENGO MARINO, *La via dei Grigioni e la politica riformatrice austriaca*, in «Archivio storico lombardo» S.VIII, vol. 8. o (1958), Milano, 1959.

BERRENS T., *Traversée des chemins de montagne en chemin de fer, au moyen d'air comprimé dans des tunnels métalliques*, Note supplémentaire, Paris, 1865.

BERTOLIATTI FRANCESCO, *Il Ticino e la Confederazione. Il Sonderbund e l'estero*, Mendrisio, 1947.

BERTOLIATTI FRANCESCO, *Storia delle relazioni postali attraverso il Ticino e il Gottardo, con speciale riguardo alla diligenza Flüelen-Camerlata*, in «Riviste delle Poste», Berna, 1932.

BIADEGO G.B., *I grandi trafori alpini Fréjus, San Gottardo, Sempione ed altre gallerie eseguite a perforazione meccanica*, Milano, 1906.

BIERMAN - BIUCCHI - LEGOBBE, *San Gottardo, strada d'Europa*, Bellinzona, 1959.

*Bollettino delle strade ferrate, dell'industria e del commercio*, Torino, 22.6.53.

*Bollettino storico della Svizzera italiana (BSSI)*, *Bollettino Ufficiale del Cantone Ticino*, atti del Gran Consiglio, anni 1846, 1865, '66, '67, '68, '69, '70, '71, '72, '79.

BONSTETTEN V. VITTORIO, *Neue Schriften*, III/IV parte, Kopenhagen, 1800.

BORIOLI SILVIA, *Gli eroi del San Gottardo, nel 50mo. del traforo*, Bellinzona, 1932.

BOSSI EMILIO, *Di una ferrovia elettrica in val di Muggio*, Lugano, 1910.

BRUSCHETTI GIUSEPPE, *Mappa delle strade di ferro in costruzione o decretate o in progetto fra Genova, Torino, Milano e il lago di Como*, Milano, 1837.

BRUSCHETTI GIUSEPPE, *Progetto della strada di ferro da Milano a Como*, Milano, 1836.

CAIZZI BRUNO, *Corso di storia politica e sociale*, 3 voll., Bellinzona, 1969-1971.

CAIZZI BRUNO, *L'economia lombarda durante la Restaurazione (1814-1859)*, Milano, 1972.

CAIZZI BRUNO, CESCHI RAFFAELLO, *I cento anni della ferrovia del San Gottardo* (a cura di), Casagrande, Bellinzona, 1982.

CALGARI GUIDO, *Gottardo e Ticino*, in «Schweiz» No. 4, aprile 1957.

CALGARI GUIDO, AGLIATI MARIO, *Storia della Svizzera, Fondazione Ticino nostro*, 2 voll., Lugano, 1969.

CANTÙ CESARE, *Rapporto sulla direzione più opportuna e darsi ad una grande strada ferrata che congiunge tutti gli Stati della Penisola, e ne agevola le comunicazioni coll'estero*, Genova, 1846.

CADORNA CARLO, *Delle strade ferrate da Genova alla Svizzera ed in specie del tronco di essa da Novara al lago Maggiore. Considerazioni*, Torino, 1853.

CARBONAZZI Ing., *Estratto con analisi della relazione di accompagnamento del progetto di massima per l'apertura di strade ferrate nel Cantone Ticino*, Lugano, 1845.

CASTRONOVO VALERIO, *Dal Fréjus al Gottardo e al Sempione: sviluppo economico dell'Italia settentrionale e dislocazione degli scambi nell'area europea*, Atti del Convegno su «Problemi attuali connessi con lo sviluppo economico e tecnologico del Piemonte e Regioni limitrofe».

CASTALDONI ANTONIO, *Nuovo sistema di ferrovia pneumatica ad aderenza artificiale*, Potenza, 1871.

*Catéchisme populaire sur la Question du Gothard*, Neuchâtel-Genève, 1879.

CATTANEO CARLO, *Epistolario. Raccolta e annotata da RINALDO CADDEO con appendice di scritti e documenti inediti e vari*, 4 voll., Firenze, 1949-56.

CATTANEO CARLO, *Ferrovia e progresso*, in «Scritti politici» a cura di MARIO BONESCHI, 4 voll., Firenze, 1964-65.

CATTANEO CARLO, *Il Lucomagno e il Gottardo*, in «Scritti economici» a cura di ALBERTO BERTOLINO, 3 voll., Firenze, 1956.

CATTANEO CARLO, *Libertà elvetica e suoi nemici*. Per il tiro cantonale di Locarno, giugno 1866, in «Scritti politici» a cura di MARIO BONESCHI, 4 voll., Firenze, 1964-65.

CATTANEO CARLO, *Lettera al Torelli, aprile 1867*, in «Rivista Contemporanea».

CATTANEO CARLO, *Nel I. centenario della morte*, a cura di A. SOLDINI, Bellinzona, 1970.

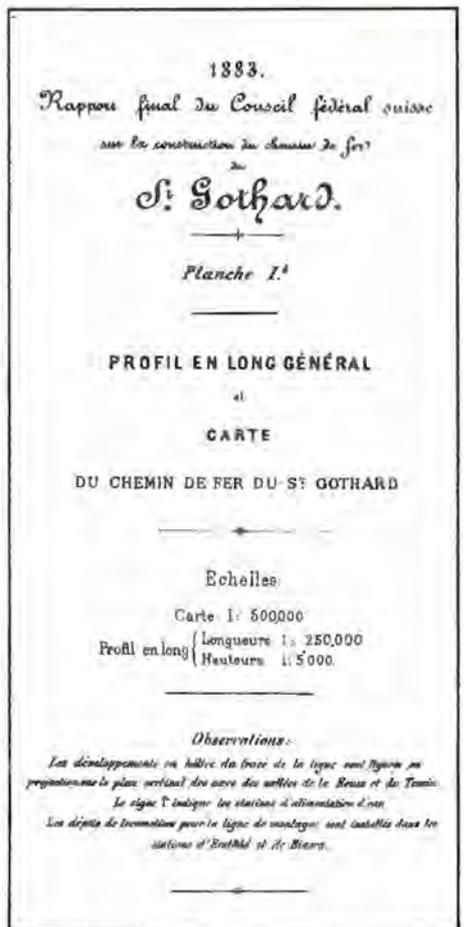
CATTANEO CARLO, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia*, in «Annali Universali di Statistica», 1938.

CHARBON PAUL, *Au temps des malles-poste et des diligences*, Editions Gyss, 1979.

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX, *Annuaire statistique*, Berne 19...

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX, *Le cinquante-naire du Saint Gothard*, Berne, 1932.

CHIESA VIRGILIO, *Il Centenario della navigazione a vapore sul lago di Lugano, 1848-1948*, Lugano.



COINDET JOHN, *Rapport au Département des travaux publics de la Confédération suisse*, Genève-Paris, 1851.

COMMISSION TECHNIQUE SPECIALE, *Chemin de fer des Alpes. Rapport sur le chemin de fer le plus convenable pour relier l'Allemagne et la Suisse avec l'Italie*.

COMITATO DI LUCERNA, *Riassunto degli elementi commerciali e tecnici attinti agli studi di ultimo eseguiti a cura del Comitato di Lucerna in vista della costruzione della Ferrovia del Gottardo*, Torino, Tipografia Bona, 1965.

COMITATO PROMOTORE DELLA FERROVIA DEL LUCOMAGNO, *Il Lucomagno paragonato al San Gottardo in ordine al passaggio delle Alpi Elvetiche*, Genova-Firenze, Tipografia Flli. Pelas, 1865.

COMITÉ DE COMMERCE SUR LE CHEMIN DE FER PROJETÉ PAR LE SAINT GOTHARD, *Rap-*

**SULLA**

**LINEA LA PIÙ CONVENIENTE PER LA COSTRUZIONE**

**DI UNA**

# **STRADA FERRATA**

Attraverso le Alpi e la Svizzera, destinata ad unire le Strade Ferrate del Piemonte con quelle del Reno e della Germania,

**PENSIERI**

**DELL'INGEGNERE IN CAPO P. LUCCHINI**



**BELLINZONA**

Tipografia e Litografia del Verbano

1852.

port présenté par Iwan Zuber in «Extrait du Bulletin de la société industrielle de Mulhouse», Séance du 28.3.66.

Conto reso del Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone del Ticino, per l'anno amministrativo... Anni 18... (C.R.) (anni 1846-1870).

Costituzione federale del 1848.

COUCHE, *Système Agudio*, Paris, 1864.

CURTI GIUSEPPE, *Breve storia della Svizzera*, Lugano, Tipografia Ruggia, 1833.

DAL NEGRO F., FINKBOHNER W., *Le vie del Ticino*, Breve storia dei trasporti ticinesi, Edizioni SISSF, Milano, 1979.

*Dictionnaire historique et biographique de la Suisse*, Neuchâtel.

DEPARTEMENT SUISSE DES POSTES ET DES CHEMINS DE FER, *Atlas graphique et statistique des entreprises de transport en Suisse*, 2<sup>e</sup> édition, Berne, 1915.

DOTTA SEVERINO, *I Ticinesi nei consigli della Confederazione e del Cantone durante il primo secolo di autonomia della Repubblica e Cantone del Ticino, 1803-1903*, Locarno, 1903.

DROZ NUMA, *Le rachat des chemins de fer suisses*, Bâle-Genève, 1898.

DU COSTER CH., *Chemin de fer Luckmanier. Exposé et discussion présentés au Gouvernement royal italien (Document confidentiel)*, Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer de Nap. Chaix, 1861.

DU COSTER CH., *Osservazioni sulla inutilità e*

*danno della costruzione di piccoli tronchi isolati di strade ferrate*, Locarno 1861.

EBEL J.G., *Manuel du Voyageur en Suisse*, 4.0 col., in 8<sup>o</sup> gr., Zurigo.

FALCONE G., *Pro veritate, note e pensieri sulla questione Milano-Chiasso*, Genova, 1884.

FERROVIA (la), *Novara-Pino*, 1882.

FERROVIE FEDERALI SVIZZERE, DIREZIONE II CIRCONDARIO, *100 anni or sono: entrano in esercizio le Ferrovie di pianura del Ticino*, Bollettino FFS, 1975.

*Ferrovie di montagna a sistema di locomozione ordinario*, progetto di nuovi congegni per ottenere l'aderenza e la forza per Settimo Maggiorani, Firenze, 1868.

*Feuille fédérale suisse, III année*, vol. I., No. 19, samedi, le 19 avril 1851.

*Foglio ufficiale della Repubblica e Cantone del Ticino (FO)* dal 18...

FRANSCINI STEFANO, *Epistolario, raccolto, ordinato e annotato da MARIO JAEGGLI*, Bellinzona, 1937.

FRANSCINI STEFANO, *La nuova statistica della Svizzera*, 2 vol. + tavole statistiche, Lugano, 1847-1851.

FRANSCINI STEFANO, *Statistiche della Svizzera*, Lugano, 1927.

FRANSCINI STEFANO, *La Svizzera italiana*, 3 voll. Lugano, 1837-40, Nuova edizione Banca della Svizzera italiana, a cura di PIERO CHIARA, Lugano, 1971.

FRANSCINI STEFANO, *Annuali del Cantone Ticino (Periodo della Mediazione 1803-1813)* a cura di G. MARTINOLA.

FRANSCINI STEFANO, *La guida del viaggiatore nella Svizzera italiana*, a cura di SILVANO GILARDONI, Archivio storico ticinese.

FRANZONI GIUSEPPE, *Studi per la costruzione di una ferrovia da Locarno a Bellinzona*, Locarno, 1860.

GAGLIARDI ERNST, *Vier Jahrzehnte neuer Schweizergeschichte*.

GAGLIARDI ERNST, *Alfred Escher und die Gotthardbahn (AFFS BE)*.

GALLI ANTONIO, *Il ponte-diga di Melide*, Note storiche e politiche, SA Tipografia Luganese, 1940.

GALLI ANTONIO, *Notizie sul Cantone Ticino*, 3 voll., Lugano-Bellinzona, 1937.

GEIGY - ZIEGLER, *Bericht der vom Schweizerischen Bundesrate einberufen über die Ausführung eines Schweizerischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung*, Bern, 1850.

GHIRINGHELLI PAOLO, *Almanacco Elvetico*, Zurigo 1812.

GHIRINGHELLI PAOLO, *Il Ticino all'inizio dell'800 nella «descrizione topografica e statistica, con note, raffronti ed aggiunte»*, a cura di ANTONIO GALLI, Bellinzona-Lugano, 1943.

GIANELLA RICCARDO, *Il traffico transalpino e le strade del Ticino*, Bellinzona, 1937.

GILLIARD CHARLES, *Storia della Svizzera, (traduzione dal francese)*, Bellinzona, 1975.

GODECHOT JACQUES, *L'epoca delle rivoluzioni*, vol. XI della «Nuova storia universale dei popoli e delle civiltà», UTET, Torino, 1969.

GUDERZO GIULIO, *La vicenda dei valichi nei secoli XVIII-XIX*, da «Il sistema alpino», Economia e trasporti, III, Bari.

GUDERZO GIULIO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861*, I servizi di posta, Torino, 1961.

HELLWAG W., *Rapport sur la détermination du tracé et du profil du chemin de fer du Gothard avec devis approximatif*, Zürich, 1876.

*Guida - orario ufficiale delle Ferrovie, piroscafi e diligenze federali per il viaggiatore della Svizzera italiana, Servizio estero 1880*, Locarno, 1880.

*KonzeSSIONEN im Kanton Tessin, 1846-69 (AFFS BE)*.

HENRIODUD MARC, *Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le Grand Saint Bernard, 1616-1848*, estratto dalla «Revue Historique Vaudoise», Lausanne, 1905.

HENRIODUD MARC, *Notes sur le service postal du Canton du Tessin et ses estampilles (1600-1848)*, Lugano, 1934.

*Katalog, historische Gotthardbahndokumente herausgegeben durch Kreisdirektion*, II SBB, Luzern, 1942.

*Il problema ferroviario del porto di Genova*. Relazione della Commissione, nominata con decreto ministeriale 18 marzo 1903 e composta dai signori Senatori G. Adamoli, presidente, parte prima, Genova 1904 (AFFS BE).

*Il passaggio delle Alpi elvetiche considerato sotto l'aspetto degli interessi commerciali*. Relazione della Sottocommissione composta dai signori Correnti presidente, Padova, Tasca, Castagnola, Casaretto e Maestri, relatore, ... (AFFS BE).

*Il 75.mo anniversario della ferrovia del San Gottardo*, in «Rivista tecnica della Svizzera italiana». Numero dedicato al 75.mo della ferrovia del San Gottardo anno 44, 1957, No. 5, maggio, fasc. 491, Lugano, 1957.

*Il 75.mo anniversario delle Gotthardbahn (1862—1957)*, in «Ingegneria ferroviaria» No. 5, maggio 1957.

*Il 75.mo anniversario della ferrovia del San Gottardo*, in «Trasporti pubblici» anno XIV, No. 5, maggio 1957.

*Importance du chemin de fer par le Saint Gothard pour le Canton de Berne. Rapport de la Commission instituée par le Conseil Exécutif du Canton de Berne pour donner le préavis sur la question du chemin de fer par le St-Gothard*, Delémont, 1870.

*Interessi concordati del porto di Genova, della Svizzera e dello Zollverein germanico*, 26 febbraio 1846 (manifesto).

JACINI STEFANO, *L'Italia e la Svizzera nella questione della ferrovia delle alpi elvetiche*, Milano, Tipografia A. Lombardi, 1963.

JACINI STEFANO, *Lucomagno, Gottardo o Spluga, sul modo di chiudere la discussione e di accelerare la decisione sull'argomento*, Milano, 1864.

JACINI Stefano, *Un conservatore rurale della Nuova Italia*, Bari, Laterza, 1926.

JENNI RODOLFO, *Graubündens Passstrassen und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung in historischer Zeit, mit besonderer Berücksichtigung des Bernhardinpasses*, Chur 1963, Traduzione in italiano di RINALDO BOLDINI «Il valico del San Bernardino», estratto da «Quaderni Grigioni Italiano», Poschiavo, 1965.

*Istruzioni per i postiglioni al Servizio federale delle Poste, dal 15 agosto 1821*.

LAVIZZARI LUIGI, *Escursioni nel Cantone Ticino (seconda edizione)* Bellinzona 1926—28, 3 volumi.

LEGOBBE BRUNO, *Economia del Ticino* in «Scuola Ticinese» no. luglio 1972, Bellinzona.

LESSONA MICHELE, *Volere è potere*, Firenze.

*Lettre sur l'emploi des chemins de fer pneumatiques ou atmosphériques au Plan incliné de Lausanne et à la traversée des Alpes*, Lausanne, 1865 (AFFS BE).

LOMMEL G., *Simplon, Saint Gothard et Lukmanier, Etude comparative de la valeur technique et commerciale des voies ferrées projetées par les passages alpins italo-suisse*, Lausanne, Société vaudoise de typographie, 1865 (AC).

LUCCHINI PASQUALE, *Per una via ferrata, Quinta memoria*, Lugano, 1861.

LUCCHINI PASQUALE, *Progetto di una strada ferrata attraverso il San Gottardo*, 1853.

LUCCHINI PASQUALE, *Progetto di valico del Gottardo e del Monteceneri con pendenze non maggiori del 10‰*, Bellinzona 1870.

LUCCHINI PASQUALE, *Sulla linea più conveniente per la costruzione di una strada ferrata attraverso le Alpi e la Svizzera, destinata ad unire le strade ferrate del Piemonte con quelle del Reno e della Germania*, Pensieri, Bellinzona 1852.

LÜOND KARL, ITEN KARL, *Il San Gottardo*, Ringier, 1980.

MALASPINA GIOVANNI, *Sulla ferrovia italo-elvetica più utile agli interessi di Venezia e dell'Italia*, Cenni tecnico-economici, Venezia, 1871.

MAFFIOLETTI UGO, *Aspetti e problemi di Airolo nel decennio 1872—1882* (Lavoro personale per il conseguimento della patente di Scuola Maggiore), Gordola, 1975.

MARTEAU AMELEE, *Le chemin de fer du Saint*

*Gothard et son influence au point de vue des intérêts français*, Paris, 1882.

MARTIN WILLIAM, *Histoire de la Suisse avec une suite de PIERRE BEGUIN «L'Histoire récente (1928—1973)»* Lausanne, 1974.

MARTINOLA GIUSEPPE, *Il blocco della fame*, in BSSI, 1970.

MARTINOLA GIUSEPPE, *Il pensiero politico ticinese nell'800*, Bellinzona, 1967.

*Mémoire du Département fédéral des chemins de fer sur la Construction du chemin de fer du Saint Gothard*, Berne.

MERIAN U., *Über Eisenbahnen in der Schweiz und insbesondere Stammesbahn von Basel nach Olten*, Basel, 1845.

MEYER J., *Le Gothard et le Simplon*, Extrait du «Bulletin de la société vaudoise des ingénieurs et des architectes», Lausanne, 1876.

MOESCHLING FELIX, *Wir durchbahnen den Gothard*, 2 volumi, Zürich, 1949.

MOREL C., *Le réseau ferré suisse*, 1851.

MOTTA EMILIO, *Versuch einer Gotthardbahn-Literatur (1844—82)*, in «Bibliographie der Schweiz», Basel, 1882.

NEGRETTI - HAENNER - KOLLER, *Chemin de fer des Alpes, rapports sur le chemin de fer le plus convenable pour relier l'Allemagne et la Suisse avec l'Italie (par la commission technique spéciale composée des ingénieurs)* Bellinzona, Imprimerie et Lithographie du Verbano, 1863.

NETHING HANS PETER, *Il San Gottardo* (traduzione), Edizioni Trelingue, Lugano, 1980.

PACHO' GINO, *Studio sulla costruzione ed esercizio della ferrovia del Gottardo*, Estratto dal «Politecnico», anno 24, Milano, 1876.

PALEOCAPA P., *Passaggio ferroviario delle Alpi Elvetiche*, Lugano, 1865.

PALEOCAPA P., *Sulla ferrovia attraverso le Alpi elvetiche e sul tracciato migliore delle linee subalpine per congiungere la rete elvetica con quella italiana*, Memoria, Torino, Tipografia G. Favale e Co., 1863.

PEDROTTA FAUSTO, *G. Pioda, Cattaneo e P. Lucchini per il traforo del Gottardo*, Bellinzona, 1932.

PEDROTTA FAUSTO, *G. B. Pioda e il traforo del Gottardo*, in «L'Educatore della Svizzera italiana», anno 74°, No. 6, Lugano giugno 1932.

PETITTI CARLO ILARIONE, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento d'esse*, 5 discorsi, Capolago, 1845.

POMETTA ELIGIO, ROSSI GIULIO, *Storia del Cantone Ticino dai tempi più remoti fino al 1922*, Lugano, 1941.

POMETTA ELIGIO, *Saggi di storia ticinese*, 2 volumi, Bellinzona, 1930.

POMETTA ELIGIO, CHIESA VIRGILIO, *Storia di Lugano*, Istituto Editoriale Ticinese, Lugano, 1941, 2.a edizione 1959.

*Procès verbaux des séances de la conférence du Gothard des 24 et 25 janvier 1870*.

*Processi verbali del Gran Consiglio della Repubblica e cantone del Ticino (anni 1940—1879)*.

*Programma, concessione legislativa e statuto della Società anonima per la costruzione di una strada ferrata in Svizzera, dal confine lombardo presso Chiasso a Capolago, e da Lugano a Bellinzona con navigazione a vapore del lago di Lugano ed in prossima congiunzione delle strade ferrate Lombarde e di quella dal lago Maggiore ai laghi di Costanza, di Walenstadt e di Zurigo*, Capolago, 1847.

PROTASI G. D., *Lettere all'ingegnere Paolo Merzagora di Arma sopra le considerazioni del deputato Carlo Cadorna da Pallanza e relative alla strada ferrata da Genova alla Svizzera*, Novara, 1853.

*Protocollo del Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone Ticino*, annate 1845—1879.

RAPPARD WILLIAM, *La costituzione federale della Svizzera, 1848—1948*, traduzione dall'originale francese di GIUSEPPE BEELER, Locarno, 1948.

*Rapport final du Conseil fédéral sur la construction du chemin de fer du Saint Gothard*, Berne, 1883 (AFFS BE).

*Ratschlag betreffend Konzessions-Erteilung zur Verlängerung der Strassburg-Basel-Eisenbahn bis in die Stadt Basel*, Basel, 1843.

*Ratschlag über den zurückgewiesenen Antrag I.a. betreffend Konzessions-Erteilung zur Verlängerung der Eisenbahn von St-Louis bis hierher*, Basel, 1843.

*Regolamento circa la Manutenzione delle Strade Cantionali*, 1816 (AC).

RATTI REMIGIO, *Le nuove trasversali ferroviarie attraverso le Alpi* in «Almanacco 1982», Bellinzona, 1981.

*Regolamento della posta a cavalli*, Bellinzona, 1835.

*Rendiconto del Consiglio di Stato della Repubblica e del Cantone Ticino*, dal 1840 al 1871.

RIGGENBACH N., *Mémorial adressé à l'honorable comité international du Saint Gothard*, Aarau, 1877 (AFFS BE).

RINECKER F., *Das Gotthard-Unternehmen. Eine Zusammenstellung der wichtigsten Projekte in technischer und finanzieller Beziehung*, München, 1870 (AFFS BE).

*Rivista tecnica della Svizzera italiana*, Numero dedicato al 75.mo della Ferrovia del San Gottardo, anno 44.mo, fascicolo 491, 5, 1957.

SCHWARZ S. et SIEGFRIED H., *Le chemin de fer du Gothard au point de vue militaire*, Aarau, 1865 (AFFS BE).

SCHWEIZERISCHES POST- UND EISENBAHN-DEPARTEMENT, *Graphisch-statistischer Verkehrs-Atlas der Schweiz*, 1915.

STEPHENSON ROBERT, SWINBURNE H., *Rapport sur l'établissement de chemins de fer en Suisse*, Genève, 1850.

*Sur la convenance d'établir à Magadino le point de départ du chemin de fer du lac Majeur aux Alpes*, Italie, 1850.

SCHMIDLIN WILHELM, *Der Einfluss der Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der nicht industriellen Teile der Schweiz*, Basel, 1851.

TAIANI FILIPPO, *I valichi alpini, Saggio d'economia ferroviaria*, II edizione, Milano, 1914.

TATTI LUIGI, *Del migliore tracciato delle ferrovie subalpine al valico del Gottardo*, Milano, 1870 (AFFS BE).

TICINO, SEZIONE STRADE NAZIONALI, *N. 2 Galleria stradale del San Gottardo*, Bellinzona, 1980.

TICINO, UFFICIO DELLE RICERCHE ECONOMICHE, *Il Ticino ed i traffici internazionali di transito*, Quaderni 13, 1980.

TORELLI LUIGI, *Discorso pronunciato dal deputato Torelli nelle tornate del 29 e 30 aprile 1853 intorno alla necessità di collocare le strade ferrate del Piemonte con le strade ferrate estere non sulla miglior linea per rannodarsi dal lato orientale della Svizzera*, Torino, 1853.

TREVELLINI LUIGI, *Il sistema Agudio e la ferrovia del Moncenisio*. Estratto dal giornale «L'Opinione» del 10.1.65, Torino, 1865.

VELADINI PASQUALE, *Ferrovia Camerlata—Chiasso—Lugano, Rapporto del signor vice sindaco Veladini alla Municipalità di Lugano*, Lugano, 1869 (AFFS BE).

WANNER MARTIN, *Geschichte des Baues der Gotthardbahn*, Luzern, 1885.

WANNER MARTIN, *Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens nach den Quellen dargestellt*, Bern, 1880.

WEBER J., *Studi sulle imprese di navigazione con chiatte a vapore ossia appendice intorno alla questione della ferrovia del Gottardo*, 1877 (AFFS BE).

WIDMER C., *Die Gotthardsfrage für den Thurgau*, Frauenfeld, 1870 (AFFS BE).

WYSS-NIEDERER ARTHUR, *San Gottardo Via Helvetica*, Losanna, 1980.

WETLI R., *Projet d'un chemin de fer par le Saint Gothard, Profil en long de Flüelen à Bellinzona*, Winterthur, 1864 (AFFS BE).

ZOPPI DIEGO, *L'emigrazione ticinese, sue cause e suoi effetti*, Lugano 1943.

#### ABBREVIAZIONI

AC = Archivio cantonale Bellinzona  
AFFS BE = Archivio Ferrovie Federali Svizzere, Berna



Numero speciale di «Scuola ticinese», periodico della Sezione pedagogica, pubblicato in occasione del centenario della ferrovia del San Gottardo, a cura di Sergio Caratti, Bellinzona. Segretarie di redazione: Wanda Murialdo e Francesca Mena, Bellinzona. Grafico: Emilio Rissone, Viganello. Amministratore: Silvano Pezzoli, Minusio. Stampa: Arti grafiche Salvioni & Co. SA, Bellinzona.  
Il presente numero è in vendita presso il Centro didattico cantonale, Via Nizzola 11, Bellinzona (tel. 092/24 34 78) e presso la «Libreria Melisa» SA, Via Vegezzi 4, Lugano (telefono 091/23 83 41/43) al prezzo di fr. 5.—.