

Autostrada Varenzo-Chiggiogna

Dai tempi della slitta e della diligenza a quelli delle fuoriserie

«Fra cent'anni i nostri nipoti non penseranno certo all'incessante fragore di cannonate al quale siamo ormai avvezzi. In nessun posto è potente come a Calonico: appena il Piottino tace, ecco che la Biaschina apre il fuoco; e capita che sparino insieme (...) Forse interesserà i posteri sapere che un'altra e meno piacevole caratteristica di questo tempo erano le tante pietre che volavano, in posti che uno avrebbe detto fuori tiro. Per esempio, lungo tutta la strada tra Giornico e Lavorgo, era un incessante brillare di mine, era meraviglioso vedere a che altezza volavano le pietre qualche volta.»

Non c'è bisogno di molte spiegazioni per chiarire che queste parole furono scritte circa cento anni fa, quando si stavano compiendo i lavori di costruzione della ferrovia attraverso la Leventina. Qualche spiegazione appare invece necessaria per far conoscere l'autore di queste note: un inglese estroso e originale che, fra il Settanta e l'Ottanta, compariva ogni anno nelle nostre valli esplorandole negli angoli più riposti, alla ri-

cerca e in ammirazione di ciò che, in quegli anni di «sconquasso», probabilmente nessuno, specie in Leventina, né cercava né aveva il tempo e la voglia di ammirare: santuari, chiesette, affreschi «che ridono da secoli su case e stalle», ma anche vedute e immagini e paesaggi inconsueti per un inglese calato fra noi dalla nebbiosa Albione.

Era costui Samuele Butler, autore di «Alps and Sanctuaries of Piedmont and the Canton Ticino» (1881): un'opera che, per la parte riguardante il Ticino, ci venne restituita nel 1945 in traduzione italiana da Piero Bianconi*.

Ora i cent'anni a cui accenna Samuele Butler sono passati e noi, idealmente suoi nipoti, siamo qui a considerare le sue penetranti osservazioni sugli eventi di quel tempo e, per restare nel tema che ci proponiamo di trattare, la sua ammirazione per le gallerie del Piottino e della Biaschina, da lui definite «meraviglie di ingegneria». Ma siamo anche qui a stabilire confronti fra i nostri tempi e quelli nei quali «chi aveva casa nelle

vicinanze delle mine copriva il tetto con fascine e ramaglie per ammortire la caduta delle pietre»¹; e a chiederci cosa direbbe oggi quell'inglese, se potesse rendersi conto di persona dei mutamenti intervenuti nella valle che tanto gli era cara, nel modo di vivere della gente, nei traffici, nei metodi d'affrontare imprese che erano ardite allora e lo sono tuttora; e se potesse ammirare, appunto, l'ardimento dei nipoti tradotto in opere di ingegneria civile che anche a noi, pur avvezzi a percorrere altre contrade, appaiono straordinarie.

Il lettore frettoloso potrà ritenere questo discorso una digressione dal tema che ci proponiamo di brevemente illustrare: la costruzione del tratto d'autostrada Varenzo-Chiggiogna. Ma così non è.

Per renderci conto del cammino percorso dal Paese in cent'anni sulla via del progresso, per forza di cose qui circoscritto alla soluzione dei problemi stradali, ci occorre un punto di riferimento, la testimonianza di uno che ci rimettesse sotto gli occhi, viva e intelligente, l'immagine del nostro paese com'era cent'anni fa; uno che venne dalle nostre parti solo per amore di queste vallate e che passò una volta il San Gottardo d'inverno su una slitta, tanto era il suo desiderio di far presto per arrivare da noi.

«Era delizioso viaggiare in slitta. Il cielo era di un azzurro profondo; non una nuvola, né in cielo né sulle montagne (...) Se gli va bene, credo che nessuno si pentirà d'aver traversato il San Gottardo di mezzo inverno.»² Ma quasi sempre Samuele Butler calava nel

Fig. 1
Il Dazio Grande, all'imbocco superiore della gola del Monte Piottino, prima dei lavori autostradali, nel 1970. Foto Ufficio Strade Nazionali (USN)

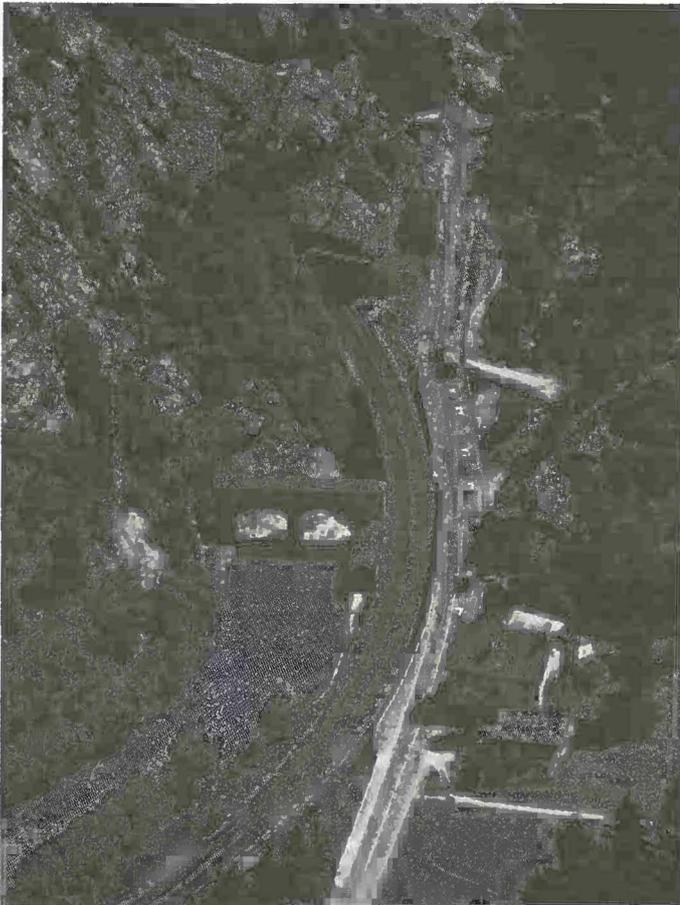
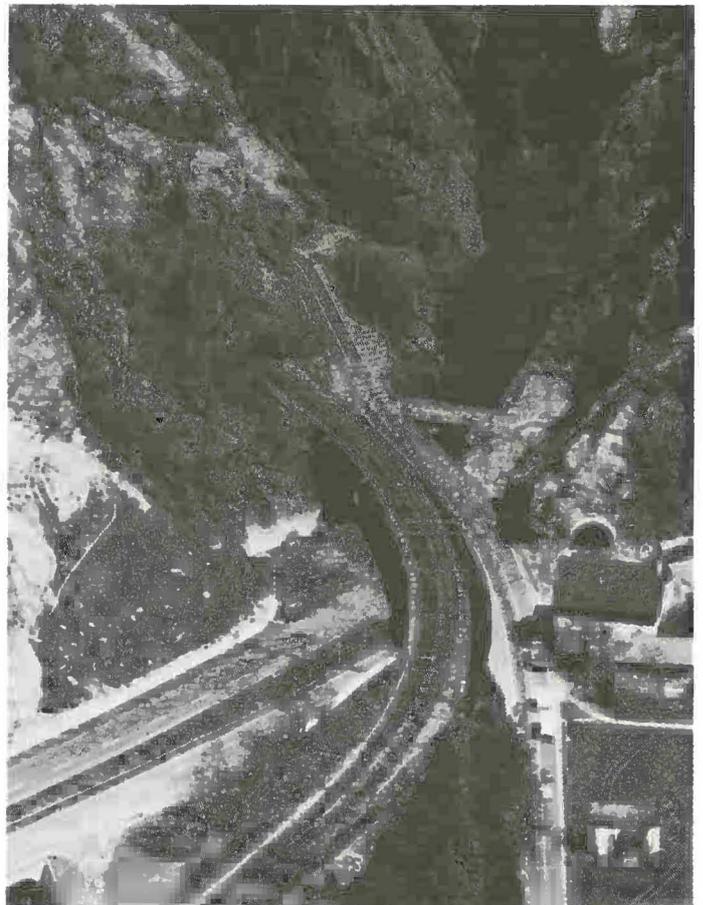


Fig. 2
Il Dazio Grande come appare oggi, con l'autostrada inserita sotto la ferrovia e la strada cantonale, grosso modo alla quota che prima era quella dell'alveo del fiume Ticino. Il fiume ha ora un percorso sotterraneo fin quasi al ponte ferroviario. Foto USN



Ticino in diligenza e, arrivato ad Airolo, si considerava a casa sua. Ecco come descrive il tratto di Leventina che qui ci interessa:

«Airolo, ai piedi del passo dalla parte italiana, fino a poco fa era un tranquillo e bel villaggio in mezzo a grandi pendii verdi, coperti di prima estate di innumerevoli fiori. Ora è del tutto mutato. La ferrovia ha messo sottosopra la Leventina, l'ha alterata da non più riconoscerla. Una volta terminata la linea e gli operai andati altrove, le cose si rimetteranno a posto; ma proprio ora la valle è diventata così esplosiva da inquietare uno che l'abbia conosciuta nella sua primitiva quiete. Airolo è stato particolarmente rivoluzionato, siccome è il cantiere principale dei lavori dalla parte italiana della galleria, come Göschenen dalla parte tedesca; inoltre è bruciato del tutto due o tre anni fa, appena qualche casa è rimasta in piedi, così che ora è un paese nuovo, ha perduto il carattere pittoresco di prima; ma non sarà un brutto posto da starci, una volta cessato il trambusto dei lavori (...) Passato Airolo la strada scende ripida alcune centinaia di piedi, poi prosegue più piana per tre o quattro chilometri fino a Piotta (...) Poi ecco Ronco, sulla montagna a sinistra, e Quinto; lungo tutta la strada i prati sono fitti di primule officinali, quasi più belle di quelle che crescono nella piana di Salisbury. Dopo pochi chilometri appare una bella collina verde con alcune terrazze naturali e il cocuzzolo piatto (...) In cima c'è una chiesa bianca con un elegante campanile romanico (...) Il posto si chiama Prato. Subito dopo la strada s'inoltra di colpo nella gola del Piottino che è più bella del Ponte del Diavolo: ma non bella a gusto mio come le auricole e i rododendri sulle rocce che la fiancheggiano. Tuttavia l'occhiatina al casolare di Vigerà, traverso l'apertura della gola, è gentilissima. Passato il secondo ponte del Piottino si raggiungono presto i primi castagni; o meglio si raggiungevano, siccome li han tagliati alcuni anni fa per far posto a una costruzione della ferrovia. Un paio di chilometri ancora e cominciano a comparire gelsi e qualche fico. Ed eccoci a Faido, che è il primo posto della parte italiana che si possa chiamare città; ma insomma è appena più d'un villaggio. Faido è un pittoresco luogo all'antica. Parecchie case portano date della metà del Cinquecento; accanto all'Albergo dell'Angelo ce n'è una, antico convento, che dev'essere anche più vecchia. C'è una birreria che produce ottima birra, buona quanto quella di Chiavenna; e un convento dove stanno ancora alcuni frati. La città è a 2365 piedi sul mare, non è mai troppo caldo, nemmeno nel pieno dell'estate. L'Angelo è l'albergo principale del posto, confortevole al massimo e bellissimo da soggiornarvi. Ci sono stato assai di spesso, considero tutta la famiglia del proprietario fra il numero dei miei amici, così che non esito a raccomandare cordialmente la casa.»³

A questo punto potremmo ribaltare le parole di Samuele Butler che abbiamo riferito in apertura: — Cento anni fa, i nostri nonni e bisnonni non avrebbero certo immaginato che, accanto alla galleria ferroviaria del San Gottardo, un'altra ne sarebbe stata scavata, e un imponente nastro stradale con gallerie, viadotti, ponti giganteschi, avrebbe percorso tutta la Leventina e, più oltre, a nord e a sud, l'intero paese. — C'è veramente da rammaricarsi che solo uomini del nostro tempo possano assistere a questi eventi.

Purtroppo il ricorso delle generazioni è implacabile e anche alla nostra toccherà lo stesso destino oggi riservato a quelle passate. È giusto pertanto che momenti così significativi nella storia del Paese vengano vissuti, assaporati quasi come istanti irripetibili della vita.

Ciò è avvenuto recentemente per la tratta d'autostrada Varenzo-Chiggionna nel corso della cerimonia di inaugurazione indetta dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Cantone Ticino.

Il Consigliere di Stato Claudio Generali, mentre rivolgeva il saluto agli invitati e illustrava l'importanza e il significato dell'opera, ha voluto al suo fianco i suoi predecessori, Argente Righetti e Ugo Sadis, che hanno vissuto e, per certi aspetti, anche sofferto in prima persona i tempi di attuazione della Varenzo-Chiggionna: dal progetto generale approvato dal Consiglio federale in due fasi il 17 maggio 1972 e l'11 agosto 1976; al progetto esecutivo, approvato dal Dipartimento federale dell'Interno in tre tempi, il 5 settembre 1972, il 30 settembre 1974 e l'8 gennaio 1977; ai lavori preliminari di costruzione iniziati nell'autunno 1972 al Piottino e a Rodi con la ristrutturazione degli impianti idroelettrici dell'AET e, nell'autunno 1976, col ponte stradale e ferroviario al Dazio Grande; all'inizio dei lavori principali, nel 1977 a monte di Faido e nel 1978 a Faido e più a valle.

Non a caso abbiamo detto che la realizzazione di quest'opera è stata «sofferta» da chi aveva la responsabilità di studiare, scegliere e proporre il tracciato dell'autostrada dall'Alta alla Media Leventina attraverso la gola del Piottino, per superare il balzo di 300 metri tra Chiggionna e Fiesso. Basti dire che furono elaborate una ventina di varianti e quasi altrettante sottovarianti. Una vera e propria sfida alla natura impervia dei luoghi, condizionata e resa ancor più temeraria dalla presenza del fiume Ticino e di manufatti precedenti: la strada cantonale, la linea ferroviaria, le prese d'acqua della centrale idroelettrica dell'AET. Difficoltà alle quali vennero ad aggiungersene altre, specie di carattere geologico, che richiesero attenzioni, studi e provvedimenti particolari. Nel corso della cerimonia di inaugurazione è toccato ai realizzatori dell'ardita impresa il compito di illustrare come furono vinte, con coraggio e determinazione, ma soprattutto con geniale perizia, le enormi difficoltà di questa battaglia.

L'ing. Renato Colombi, capo dell'Ufficio Strade Nazionali, simpaticamente abbigliato nella tenuta di cantiere e assistito dai suoi collaboratori, ha così spiegato in che modo, una volta incanalato in galleria sotterranea il fiume Ticino e arretrata la presa d'acqua della centrale idroelettrica, si sia riusciti a infilare l'autostrada sotto la ferrovia e sotto la strada cantonale (fig. 1 e 2) aprendo poco oltre la galleria entro il fianco destro della valle.

La scelta di questa ubicazione venne dopo lunghi studi che scongiurarono per ragioni geologiche l'inserimento dell'autostrada sul versante sinistro, sotto i terrazzi di Osco e di Fraggio. Ma ci furono anche resistenze nei confronti di altre soluzioni che avrebbero compromesso la qualità della vita, specie nell'abitato di Faido. Inoltre c'era l'esigenza d'ordine tecnico che imponeva all'autostrada di non superare il 5% di pendenza e quella di carattere ecologico di tutelare i valori ambientali e paesaggistici della valle. Per

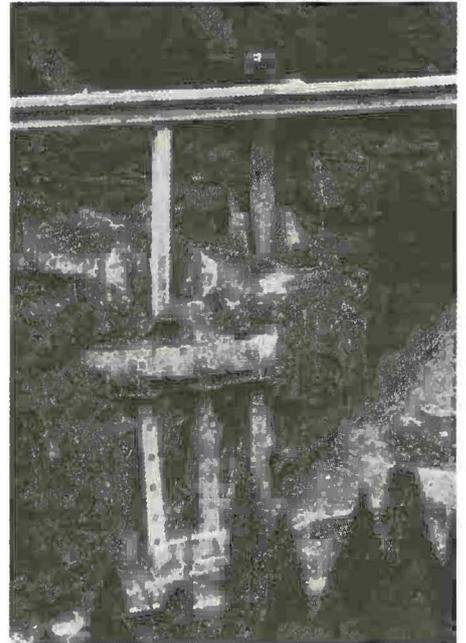


Fig. 3
Il viadotto del Monte, affacciato su uno strapiombo d'un centinaio di metri. La più alta delle pile è di oltre 50 metri. La foto è del maggio 1983.

Foto USN

soddisfare la prima esigenza occorreva perciò aggredire il fianco della montagna da lontano, a sud di Faido; per la seconda si rivelava indispensabile un percorso dell'autostrada quasi interamente in galleria o su viadotto. È ciò che avvenne, appunto, con la soluzione adottata la quale, tuttavia, comportò una notevole complessità programmatica e costruttiva. Citiamo qui, esemplificando, il viadotto di Monte (fig. 3) per la cui costruzione si incontrarono difficili problemi: si dovette consolidare la roccia con una lunga serie di ancoraggi, dello sviluppo totale di ben 5400 metri.

Ha così trovato realizzazione uno dei più audaci progetti autostradali: 8,7 chilometri di autostrada con ben quattro gallerie (della Piumogna, di 1600 m; del Casletto, di 200 m; di Pardorea, di 560 m; del Monte Piottino, di 830 m) e quattro grandi viadotti (di Saresc, 470 m; di Traseggio, 470 m; del Monte, 350 m; della Piota Negra, 520 m).

Ma sarebbe troppo pretendere che i principali fruitori dell'opera, gli automobilisti proiettati ogni giorno a cento all'ora sull'autostrada, riflettano su queste cose. Forse aveva ragione Samuele Butler quando, cent'anni fa, scriveva: «Per quello che posso capire, l'epoca attuale è pressoché la sola confortevole da viverci per un uomo, di tutte le epoche che furono o mai saranno. Il passato era troppo lento, il futuro sarà assai troppo veloce...»⁴. Anche se noi, figli del nostro tempo, preferiamo ripetere con Voltaire:

Regrettera qui veut le bon vieux temps,
Et l'âge d'or...

Moi je rends grâce à la nature sage,
Qui, pour mon bien, m'a fait naître en cet âge...

Cleto Pellanda

* Piero Bianconi: «Son piccole ma son gustose» ossiano Pagine sulla Svizzera Italiana di Samuele Butler, Soc. An. Succ. a Natale Mazzuconi, 1946. 1, 2, 3, 4 op. cit.