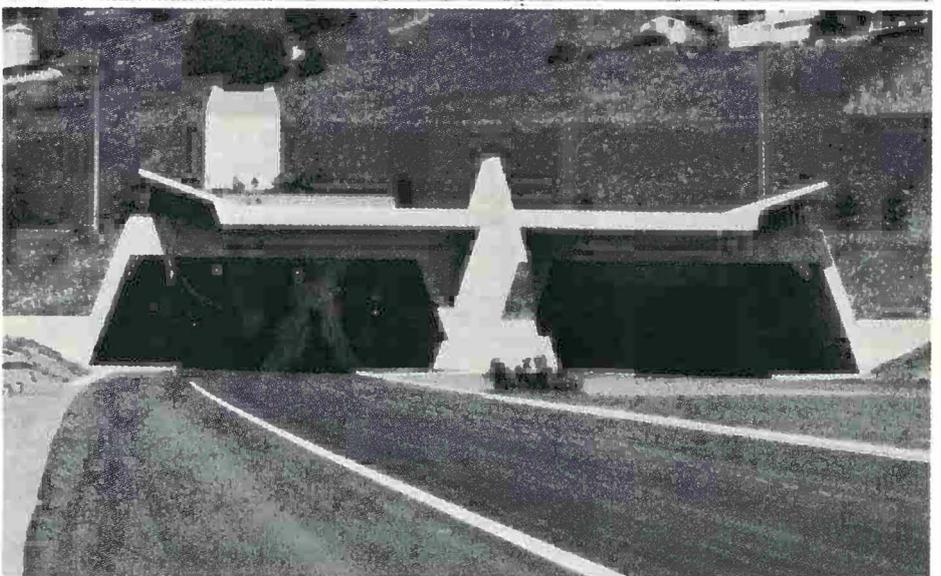
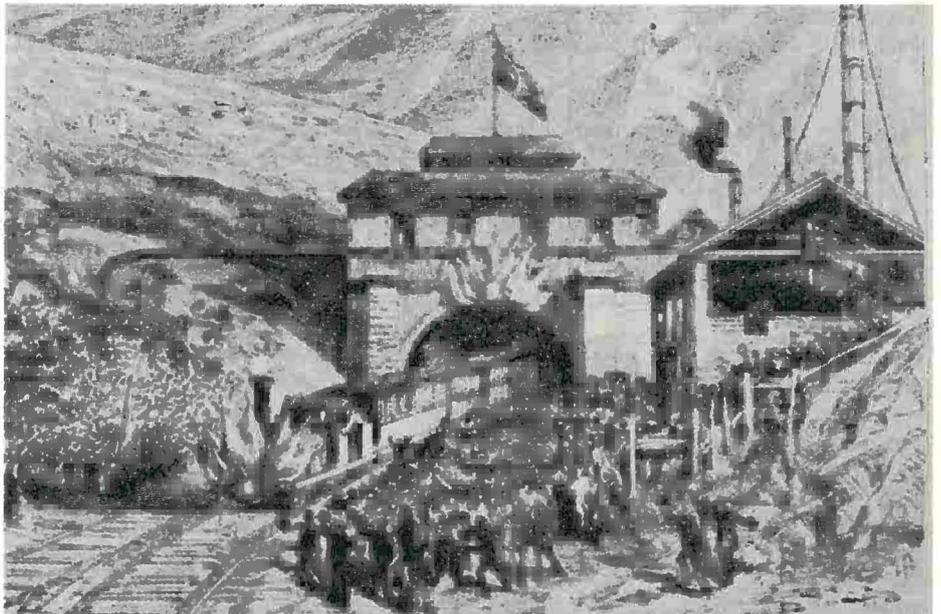


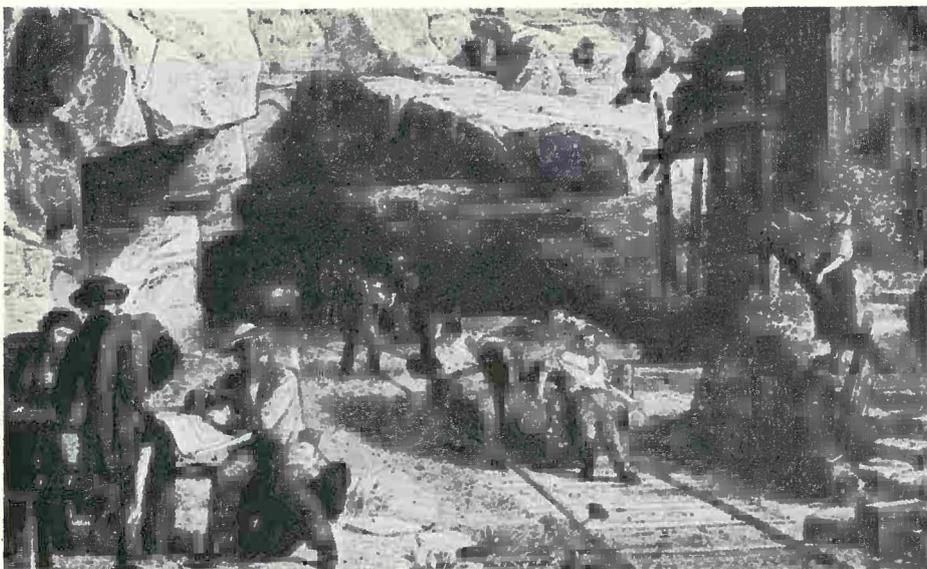
San Gottardo cento anni 1882-1982

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 Pedroli, 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 intervergono 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