

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

Sadis si è poi soffermato sulle conseguenze politiche e culturali, economiche e turistiche. A proposito di queste ultime ha detto che il Ticino dovrà ora «puntare su iniziative che seducano e trattengano gli ospiti a noi più congeniali, evitando al massimo l'effetto-corridoio...: un tipo di turismo individuale, ordinato, diversificato e soprattutto personalizzato, adatto alle caratteristiche e al clima del nostro cantone». La galleria autostradale insomma dovrebbe portare ai ticinesi anche una migliore qualità di vita, oltre che nuove attività industriali e commerciali che attenuino la tradizionale preminenza confederata. I leventinesi 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'autoletti-ga con un malato grave: ed anche questo è stato visto come simbolo di avvicinamento e di più rapidi collegamenti, tanto più importanti quando si tratta di lottare contro la morte). Centinaia di curiosi hanno poi imitato gli scolari spingendosi fino a Göschenen con la propria vettura e tornandone immediatamente attraverso la nuova galleria. Potranno dire ai figli e ai nipoti, con fierezza: «Quel 5 settembre 1980, all'inaugurazione del traforo autostradale del San Gottardo, c'ero anch'io!».

Paul Guidicelli

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

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

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

## Lo sforzo dei nostri mass media per presentare l'avvenimento

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

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

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





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 intera 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'Erà.

Lo schema dei due quotidiani si ritrova anche nel «Dovere», con un'intera prima 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.

toccanti 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.