

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».

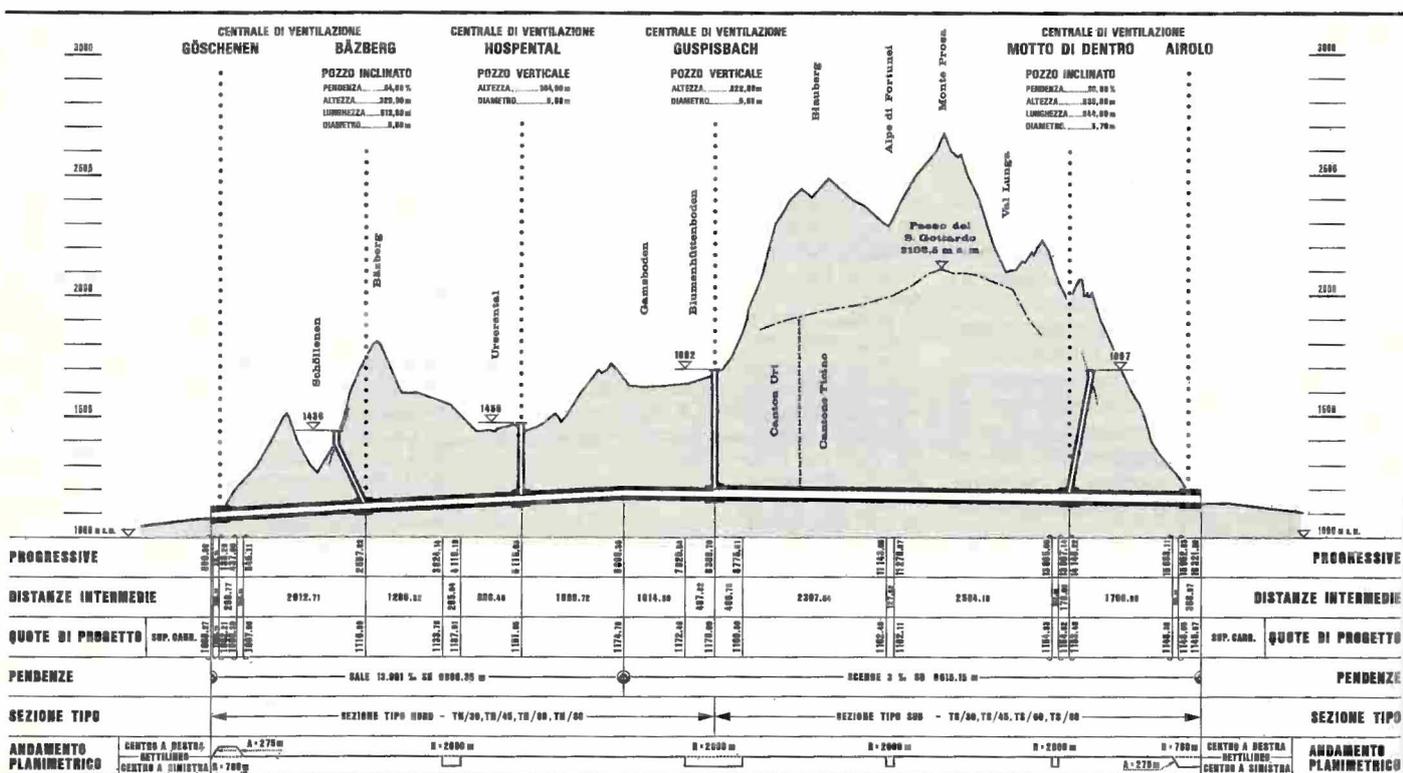
Lo scoppio della seconda guerra mondiale, l'anno dopo, annulla le speranze dei ticinesi. La risposta del Consiglio federale del 1943 accenna soltanto a lavori di sistemazione della strada del passo, nell'ambito di un programma federale, ancora da allestire, per interventi sulle strade principali. È quanto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

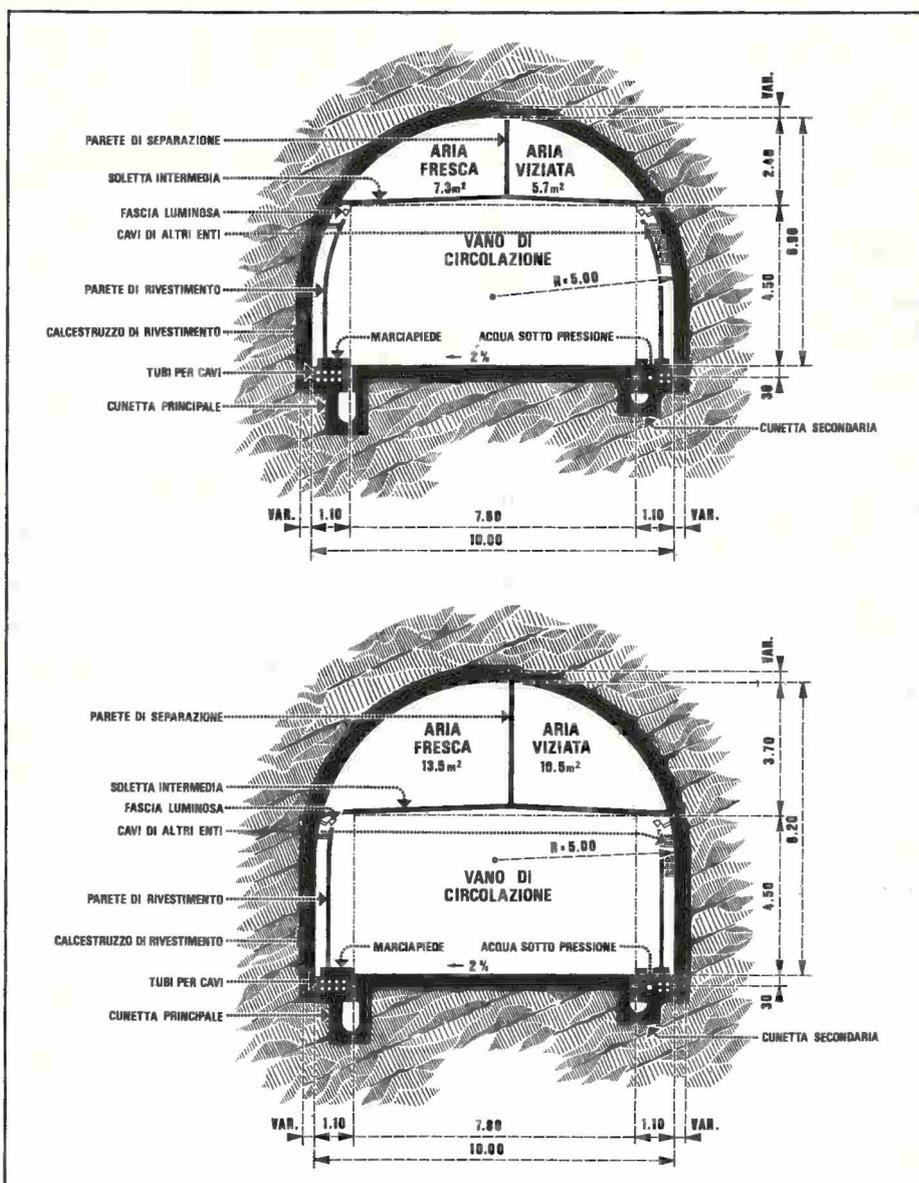
Le reazioni nel Ticino all'annuncio delle decisioni commissionali sono vivaci, ma, dapprima, non coordinate. Pertanto Bruno Legobbe, presidente della Pro Leventina, la più battagliera delle associazioni, promuove, dopo un convegno organizzato dalla Nuova Società Elvetica a Faido nel dicembre 1957, la 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 galleria 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 Colombo.

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 treno-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;

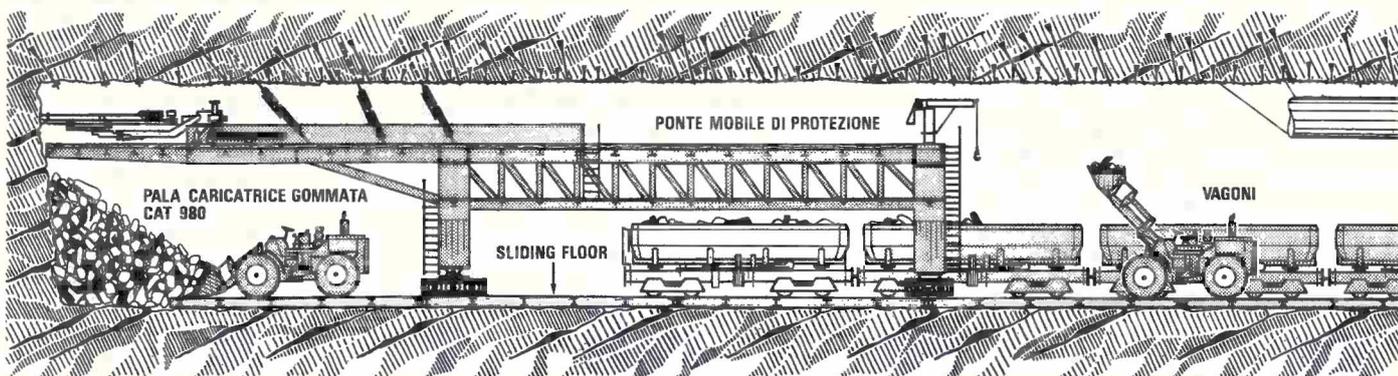
— imminente esaurimento della capacità della strada del valico durante i periodi di punta del traffico nel semestre estivo;

— 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.

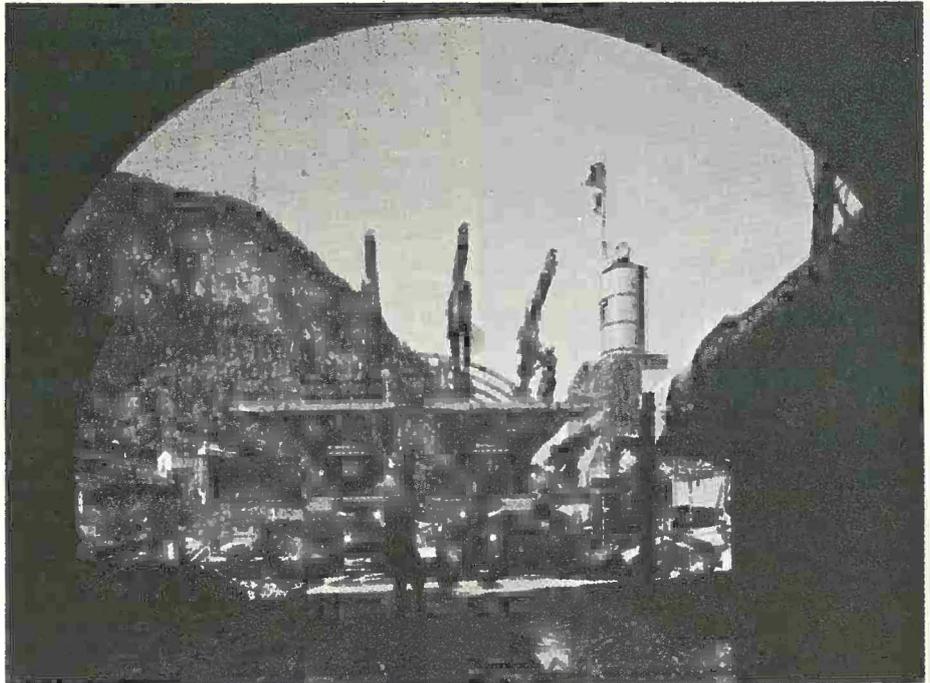
Il 7 luglio 1964 il Consiglio federale prende la sua decisione. Accogliendo il suggerimento del gruppo di studio e facendo sua la tesi del Ticino, il governo federale si pronuncia in favore della costruzione di una galleria stradale, ventilata artificialmente, fra Göschenen e Airolo. Il Consiglio federale 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 scararmuccia 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, ché 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 Giulini - Airolo

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 ».

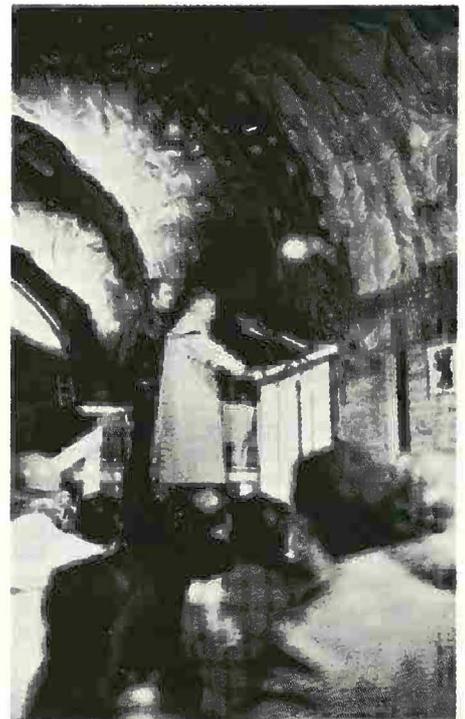
Il 15 agosto 1967 segue la decisione formale. Il Consiglio federale adotta il programma a lunga scadenza di costruzione delle strade nazionali che prevede una spesa annua di 700 milioni di franchi. Nel programma è inserita la galleria stradale del San Gottardo. L'inizio dei lavori è fissato al 1969. 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. Nolli.

Foto Giuliano Giulini - Airolo

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 risoluzione 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, Coira/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