

Nel 1560 circa gli urani, padroni della Leventina, costruirono la prima strada che attraversa direttamente, senza aggirarla, la gola del Piottino. Era controllata dal Dazio Grande.

Nel 1819 il Cantone Ticino costruì, sul tracciato della strada urana, la prima strada carreggiabile. Fino ad allora sulle strade del Piottino erano transitati i somieri con i loro muli carichi di balle e fardelli; ora transitavano carri e diligenze. Nel 1935 quella prima strada cantonale fu abbandonata per altro tracciato, più adatto al traffico automobilistico. Ora, anche grazie al Tallero d'oro, si è deciso di restaurarla insieme all'edificio del Dazio Grande.

Tra rocce e acqua

La strada cantonale nella gola del Piottino

Giorgio Bellini

Nel 1818 la costruzione della strada cantonale tra Giornico e Airolo fu data in appalto a Carlo Colombara e Donato Pozzi con l'obbligo di ultimarla entro il 1820. In seguito questa strada fu più volte danneggiata da eventi naturali, in

particolare nel tratto tra Faido e il Dazio Grande (costruito nel 1819): nella zona di Polmengo, sotto la gola del Piottino, fu necessario modificarne il tracciato per ben quattro volte nel corso dei successivi 48 anni'. Qui mi limiterò a

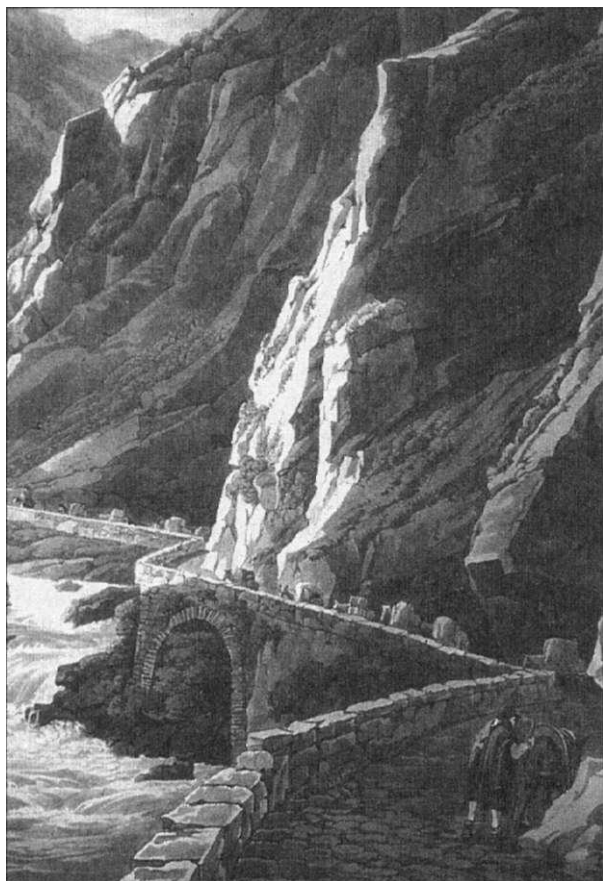


fig. 2: La mulattiera urana in un disegno di Peter Birman del 1780. Anche se non era ancora carreggiabile ci appare già di robusta fattura. Per la strada cantonale, di carreggiata più larga, verranno distrutti i bei parapetti, sostituiti per alcuni decenni da steccati in legno.

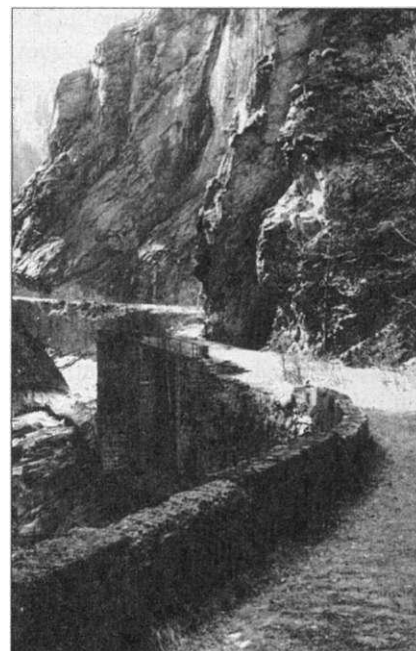


fig. 1: La strada cantonale del Piottino. Foto IVS: G. Bellini.

ricordare i fatti salienti della pur movimentata storia del tratto che attraversa la gola del Piottino, certamente il più spettacolare di tutta la strada di Leventina. Come noto, la «Fondazione Pro Media Leventina» ha deciso, anche grazie ai proventi che si raccoglieranno con il «Tallero d'oro», di restaurare questo tracciato abbandonato nel 1935 e con i muri ormai cadenti.

Sul tracciato della strada urana

La documentazione relativa ai primi anni di questo tracciato è quasi inesistente. Guardando questa ardua strada sospesa tra rocce e acqua, ciò può sembrare strano. Ma c'è una spiegazione. I primi ad attraversare la gola del Piottino, nella seconda metà del 16. secolo, sono stati gli urani con una strada aperta «per forza di mine, e spaccature, e poggiata a poderose muraglie». Per quell'opera fu necessaria la costruzione di tre ponti: quello di mezzo (a sud della gola, poco dopo il ponte della Vicinanza), un altro in cima alla gola (entrambi sopra il Ticino) e, da ultimo, quello meno impegnativo per il superamento del torrente presso Morasco. Per il finanziamento della costruzione gli urani edificarono poi un nuovo dazio (il Dazio Grande che verrà prossimamente restaurato), la cui gestione e i cui notevoli proventi furono tolti ai leventinesi.

Sicuramente la strada aperta nel 16. secolo favorì notevolmente il commercio e più tardi anche l'opera dei costruttori ticinesi, i quali dovettero limitarsi ad un rifacimento del manufatto preesistente. Credo che il loro intervento si risolvesse essenzialmente in un allargamento della strada per renderla carreggiabile, nel rafforzamento dei muri di sostegno e all'attenuazione della pendenza laddove già il Meschini aveva annotato nel 1801 che «si rivolge a destra con un giro troppo angusto per i carri, sale ripidissimamente, indi diverge di nuovo a sinistra con giro più angusto del precedente, ed assolutamente impraticabile per i carri». Questa mia opinione è suffragata dal fatto che non si trova notizia di un'interruzione del traffico nel periodo della costruzione e dalla numerosa produzione iconografica - la spettacolarità della strada ha stimolato molti artisti - dove le due strade appaiono alquanto simili.

Il ponte di mezzo

All'imbocco della gola la strada cantonale riutilizzò sicuramente il ponte di mezzo, detto anche di casa d'Anzolli, della strada urana⁴. Questo ponte era dunque sufficientemente largo da permettere il passaggio dei carri, ma non abbastanza robusto per sopportare l'accresciuto volume di traffico. Il 23 luglio

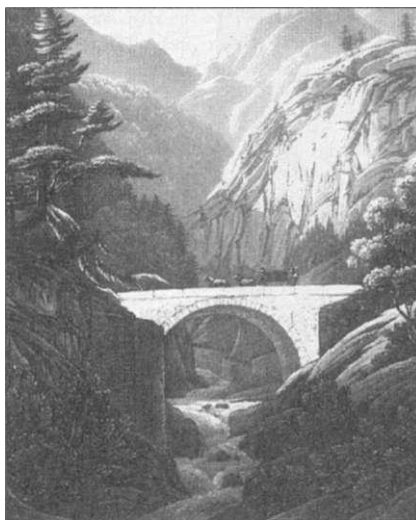


fig. 4: il nuovo ponte di mezzo in un'acquatinta senza data (probabilmente di poco posteriore al 1823) di Jakob Suter. Sul davanti si vedono ancora i resti del vecchio ponte urano che doveva essere situato nel punto in cui oggi si trova quello della ferrovia. Su indicazione del Meschini il nuovo ponte fu infatti costruito un poco più a monte del vecchio.

1822, Carlo Colombara già riferiva al Consiglio di Stato la sua opinione secondo cui «la caduta di esso ponte è inevitabile». Il 6 ottobre successivo, il commissario di Governo per la Leventina Dazzoni comunicava quasi con sollievo che «il ponte vecchio vicino alla così detta Casa d'Anzolli sotto Monte Piottino, che minacciava rovina, è finalmente caduto oggi, senza essere seguita alcuna disgrazia per quanto si

fig. 3: Il complesso del Dazio Grande in una litografia senza data e senza indicazione dell'autore. Tra l'edificio del dazio e l'oratorio della Beata Maria Vergine Visitatrice (demolito in seguito alla costruzione della Gotthardbahn) si scorge ancora il portone che chiudeva la strada, facilitando il controllo sul traffico e l'incasso del pedaggio.



sà». Mentre si costruiva in tutta fretta un ponte provvisorio in legno, fu necessario riaprire per qualche tempo al traffico la mulattiera abbandonata nel 16. secolo che passava per il Dazio vecchio. La ricostruzione del nuovo ponte in sasso (quello tuttora esistente) secondo il progetto del Consigliere di Stato ingegnere Francesco Meschini, fu affidata a Colombara e Pozzi per 19.000 lire e portata a termine nel giugno 1823.

La «funesta bufera» del 1834

«Da due giorni una diretta pioggia ingrossava i torrenti, ed il Ticino, ed il 27 agosto, stemperandosi in rovesci, il letto del fiume divenne insufficiente a contenere la piena. (...) Per un momento le acque del Ticino parvero abbassarsi, ma ben tosto ricomparvero più gigantesche, e minacciose, essendosi dischiuso il varco fra le strette di Monte Piottino, formato da una congerie di piante, e legnami». In quei giorni tutto lo «stradale di Leventina» subì gravissimi danni, ma soprattutto quella «serra» naturale dentro la gola del Piottino fu causa di molti problemi provocando un'interruzione al transito dei carri per oltre un mese e mezzo. Il governo ticinese inviò subito sul posto, a dar man forte all'ingegnere delegato Gaetano Bagutti, l'ingegnere e Consigliere di Stato Giulio Pocobelli, con poteri speciali per la requisizione «di uomini e materiali presso le Comuni» e l'incarico di «ristabilire immediatamente il passo pei pedoni, cavalli, e buoi dappertutto; per carretti dove si può coi più energici sforzi; per vetture e carrozze se si può senza enorme dispendio fino a Faido». Al Consiglio di Stato premeva «diminuire le sinistre impressioni che possono essere state fatte dalle false voci che si spargevano sulle conseguenze de' guasti recati alle strade del nostro Cantone» dato che aveva «ormai acquistato che i lavori alle strade rivali della Spluga e del Sempione furono spinti con tanta attività da promettere un'imminente riapertura di quelle strade». Per far pressione sul Pocobelli, il 15 settembre gli si comunica che essendo «totalmente interrotta la comunicazione per la valle di Bedretto colle strade di Leventina una grande quantità di formaggio e molti bestiami che solitamente da Val Formazza e dal Vallese sogliono prendere la strada del Gottardo

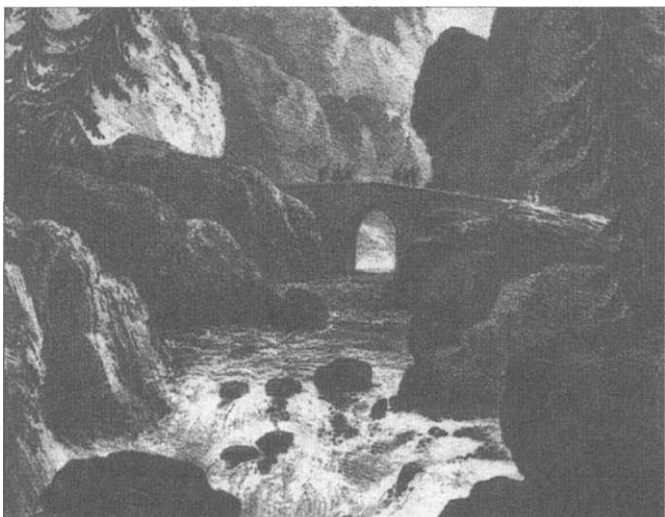


fig. 5: Il ponte sul Ticino presso il Dazio Grande, distrutto dall'alluvione del 1834, era probabilmente ancora quello della mulattiera urana. La litografia di Agostino Aglio ce lo mostra nel 1823.

per recarsi in Italia, e a Lugano, divergono verso lo Stato Sardo». Sta per scoppiare una polemica che raggiungerà il suo apice nei giorni seguenti: visto dalla capitale l'agire del Pocobelli e del Bagutti non sembra essere dettato da quell'energia che la gravità della situazione richiederebbe. Pocobelli si fa scudo della sua età avanzata ed invita il Consiglio di Stato in corpore a venire sul posto per costatare de visu la gravità dei danni. Già il 5 settembre, comunicando di aver fatto riattare la «strada antica che è servibile pei cavalli, e che ne' passati secoli conduceva al vecchio Dazio», avvertiva delle difficoltà a cui si sarebbe andati incontro per ripristinare il passo nella gola, aggiungendo che «la spesa sarà ingente». Infatti «la strada che ivi esisteva fu interamente distrutta in quattro luoghi, cioè per circa cinquanta metri all'ingresso nello stretto, per circa sessanta metri nel luogo in cui il sovrastante monte lasciava d'inverno cadere i ghiacci sulla sottoposta strada, per altri metri venticinque dove esisteva il ponte vecchio che attraversava il Ticino, e per metri quindici circa dove esisteva il ponte sul riale che discende da Prato».

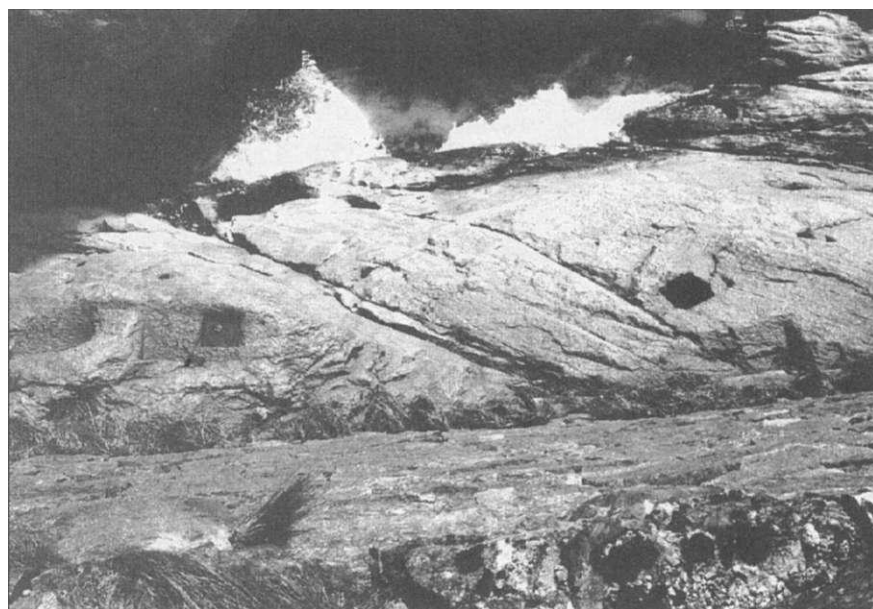
Proponeva quindi di costruire una strada provvisoria per il passaggio dei carri, stipulando per 20.000 lire un contratto in tal senso con Carlo Colombara. Il Consiglio di Stato rifiuta però la ratifica del contratto e, il 20 settembre, invia sul posto una commissione di tre ingegneri (Rocco Vonmentlen, Franco Fontana e Pietro Chicherio) per esaminare la situazione e con l'incarico di rassegnare «un rapporto e progetto a parte» nel caso

non riuscissero a trovare un accordo con Pocobelli e Bagutti. Passando da Biasca i tre si fanno accompagnare sul luogo dal consigliere Fogliani e da Carl'Antonio Vanina («ambidue di Pontirone, e molto pratici di quelle costruzioni») il che attizzerà ulteriormente la polemica*. Il Fogliani affermerà infatti che la strada provvisoria può essere costruita con una spesa di 6.000 lire, di contro alle 20.000 preventivate dal Pocobelli. Si giunge così, il 23 settembre, ad una seduta del Consiglio di Stato alla quale presenziano anche Pocobelli, Vonmentlen, Fontana e Chicherio e che possiamo immaginarci piuttosto burrascosa. Pocobelli dichiara che «essendosi nella giornata di jeri recato egli pure in persona per vedere i guasti nell'interno dello stretto di Monte

Piottino, si era egli stesso convinto che la spesa della costruzione di una strada provvisoria carreggiabile sarebbe infatti molto minore» di quella che aveva indicato in precedenza. Ciò convince il Consiglio di Stato a rinnovargli l'incarico e a rimandarlo sul posto⁹. Tornato a Faido, Pocobelli fa però marcia indietro, ironizza pesantemente sulle stime del Fogliani e, il 25 settembre, fa mandare dal Bagutti un nuovo allarmante rapporto. Questi, dopo aver affermato che al ritorno del Pocobelli «si sono praticati tutti i mezzi che l'arte ha potuto suggerire, e l'amor del vero per discendere ad esaminare fin sul fondo della voragine gli ingenti guasti», rileva come ai danni già constatati in precedenza vanno ora aggiunti: «a) lo scalzamento di un pezzo di muro di mi 10 nella situazione la più pericolosa, propriamente a piombo sopra il maggiore precipizio, e sopra una tratta di roccia a picco, la cui rifondazione, certamente, non è opera di tutti, e richiede e tempo e dispendio di arte. Insieme allo scoscendimento del muro si è formata una caverna lateralmente sotto la strada, il cui volto consiste solo nel nudo impietramento, e la caduta di questo condurrebbe con sè necessariamente anche quella di considerevole tratta di strada, b) Il pezzo di strada intermedio ai due di maggiore conseguenza divorati dalla alluvione, minaccia imminente caduta, essendo soste -

(Continuazione p. 40)

fig. 6: Sul greto del fiume sono ancora visibili i fori nella roccia che servirono a sostenere l'impalcatura della strada provvisoria. Foto IVS: G. Bellini.



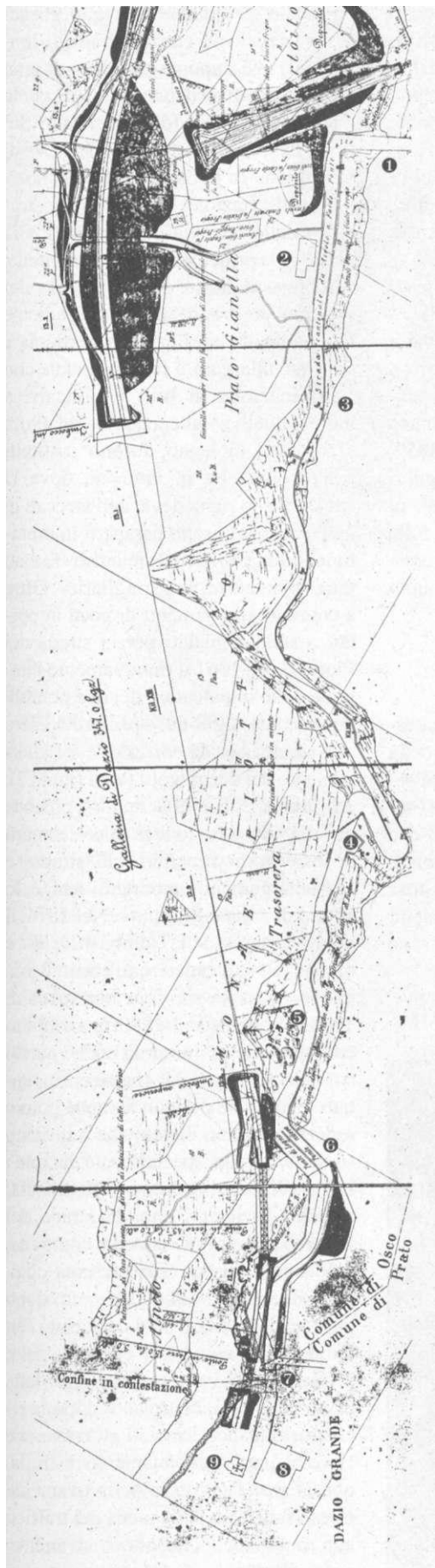


fig. 7:
 La strada del Piottino nei piani della Gott-
 hardbahn (1879).
 Riduzione a un terzo dell'originale.

Legenda

- 1) ponte di mezzo;
- 2) casa d'Anzolli;
- 3) il tratto di strada tra il ponte di mezzo e lo «sprügh» all'imbocco della gola è oggi scomparso perchè ricoperto dall'attuale strada cantonale;
- 4) la cappella è forse stata costruita nel 1868 al posto di un'altra preesistente quando sono stati modificati e allargati i due tornanti. Nella nicchia sono affrescati S. Nicolao della Flüe e S. Carlo Borromeo, quasi a ricordare che fin dal 14. secolo il Piottino era considerato quale confine non ufficiale tra la Lombardia e la Confederazione;
- 5) cava di pietre;
- 6) accanto al nuovo ponte in sasso del 1876 si trova ancora il vecchio ponte in legno del 1835;
- 7) il ponte sul torrente di Morasco è invece ancora in legno: quello in sasso sarà costruito nel 1880;
- 8) l'edificio principale del Dazio Grande;
- 9) la cappella del dazio, demolita in seguito alla costruzione della ferrovia;

In questo periodo la strada del Piottino aveva già subito molte modifiche e si presentava con un aspetto simile a quello odierno: lo si può costatare nella silografia sottostante del 1876 e di autore ignoto.



nuto solo da un arco, cui manca il rinfianco o complemento; quivi è necessaria la sottomurazione del piedritto dell'arco, e la ricostruzione del rinfianco; e questa è pure opera che richiede arte e rischio non poco, atteso che anche questa situazione è delle più pericolose; e fatalmente è la situazione appunto ove i prefati Signori Ingegneri delegati proponevano con insistenza di praticare delle mine per allargare la strada ed averla tutta sul vivo. Chiunque si faccia a riflettere ed abbia osservato con attenzione, comprenderà senz'altro, che non solo una mina, ma direi quasi un forte soffio di vento basterebbe a trascinare e l'arco e la strada che quasi miracolosamente si sostiene, c) Era sostenuto con osservanza degli onorevoli Signori Ingegneri delegati che solo un arco fosse caduto oltre ai due ponti di cima; l'ispezione che ci fu dato di fare oggi, con maggiore accuratezza, ci ha convinti all'evidenza esserne caduti tre, poiché si vedono ancora i fianchi superiori, i peducci e le imposte, ed i basamenti dagli opposti fianchi, e, ciò che è più l'impossibilità che avesse potuto esistere strada in quella località senza di un tale architettonico artificio¹⁰». La polemica dai toni accesi sembra ora avere almeno il merito di accelerare i lavori. Il 3 ottobre, Pocobelli comunica che «i giornalieri impiegati nelle operazioni entro questa gola sono sempre dai duecentotrenta ai duecentocinquanta cir-

ca» e che «vennero piantate le colonne di legno che devono sostenere all'altezza di molte braccia la strada provvisoria». Nei giorni seguenti furono costruiti anche i due ponti provvisori in legno presso il dazio e finalmente il 17 ottobre Pocobelli poteva comunicare al Consiglio di Stato che «nella giornata del 13 corrente venne aperto il passo alle vetture anche entro questa gola, ed il corriere di quel giorno potè subito approfittarne essendo arrivato appunto nel momento in cui si operava l'apertura. (...) Le opere furono condotte in modo che, a parer nostro, il passaggio è comodo e sicuro al pari di prima e che si ha ragione di pensare che non sarà per succedere alcuna disgrazia». Ancora nel corso del 1835¹¹, secondo il progetto degli ingegneri Vonmentlen, Chicherio e Fontana, fu portata a termine la costruzione della strada definitiva. I ponti provvisori presso il dazio furono sostituiti da due nuovi ponti in legno.

Manutenzione e rifacimenti

La strada del 1835, che già doveva essere di costruzione più robusta di quella del 1819, non sarà più danneggiata seriamente dalla successive alluvioni (neanche da quella terribile del 1868 che provocò molti danni in tutto il cantone). Fu però oggetto di una continua e costosa manutenzione e di notevoli rifacimenti per far fronte alle esigenze di un traffico

in forte crescita. Già in quegli anni i preposti alle strade denunciavano gli eccessivi carichi dei carri (fino ad otto tonnellate!) che imponevano l'uso di gran quantità di ghiaia di buona qualità per la manutenzione del fondo stradale. Sul finire degli anni Settanta lo «stradale di Leventina» fu poi sottoposto alla notevole sollecitazione dovuta alla costruzione della ferrovia del Gottardo. Già nel 1842 le principali strade del cantone, compreso il tratto dentro la gola del Piottino, avevano subito un radicale intervento di miglioria. In particolare era stato allargato il fondo stradale con l'eliminazione di tutti i paracarri a monte; quelli a valle, che fino ad allora erano stati in legno, furono sostituiti con «colonnelle in vivo» e, dove la situazione lo richiedeva, agli steccati in legno si sostituirono parapetti in muratura. «Lungo lo stradale maestro» furono pure «piantate le pietre migliarie». Oltre a continui allargamenti di poca importanza sono segnalati per la strada del Piottino, nel 1861 il rinnovamento integrale delle impalcature dei due ponti in legno e nel 1868-69, «per provvedere alla sicurezza», la correzione e l'allargamento dei due risvolti (vedi figura 7). All'inizio degli anni Settanta si procede poi alla «ricostruzione in calce del muro di sostegno in principio dello stretto» e ad «allargamenti importanti lungo lo stretto di Monte Piottino». Nel 1876, il ponte di legno sul Ticino, «fracido e minacciante di cadere», fu sostituito da un ponte in sasso, con una spesa di 12.000 franchi. Nel 1880 fu sostituito con un ponte in muratura anche quello sul riale di Prato («il legname era diventato logoro che più non avrebbe potuto reggere ai grossi carichi che transitano su quella strada, specialmente durante i lavori ferroviari»); la spesa fu di 5.700 franchi. In quegli anni la strada del Piottino era così pienamente compiuta, nell'aspetto in cui ci si presenta oggi. Nel novembre 1934 fu ultimato, dopo un anno di lavoro, il nuovo tracciato con il tunnel che permette di evitare la gola; è quello utilizzato ancora oggi dalla cantonale. Così, cento anni dopo la ricostruzione successiva all'alluvione che l'aveva quasi completamente distrutta, questa ardita strada fu definitivamente messa fuori uso dalla piena del traffico automobilistico che allora si andava annunciando.

fig. 8: Il ponte di legno sul Ticino presso il Dazio Grande in una litografia del 1841. Costruito nel 1835, fu sostituito da un nuovo ponte in sasso nel 1876.

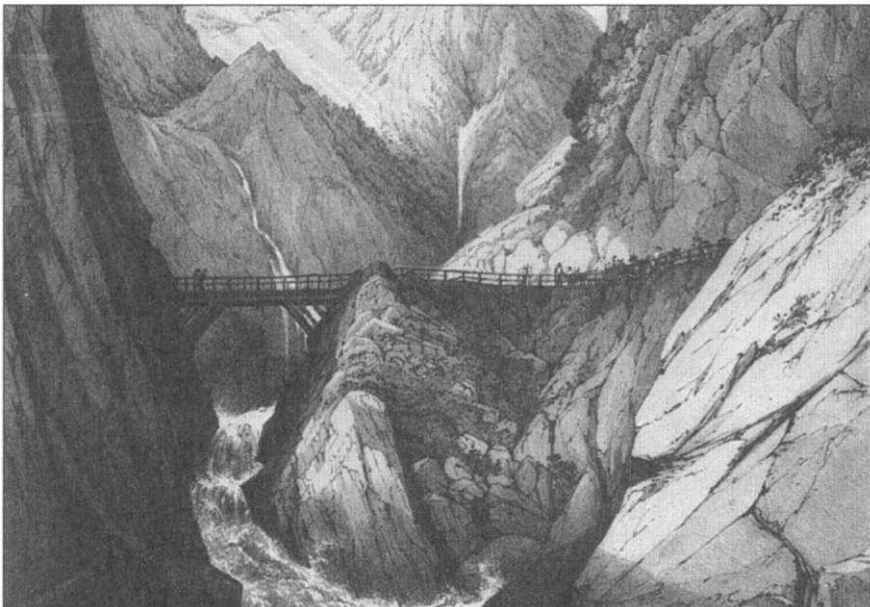


fig. 9: Abbandonata da quasi sessantanni la vecchia strada cantonale del Piottino è ormai invasa dalla vegetazione e corrosa dal tempo. Il degrado dei muri si è accelerato a partire dall'inverno 1991-92. Se non si interverrà presto questa strada è destinata a scomparire. Foto IVS: G. Bellini.



Note

¹ BELLINI GIORGIO 1990: Le vie storiche al Piottino. Documento di lavoro IVS. Berna, pagg. 23-26

CATTANEO RODOLFO 1874: I Leponti, ossia memorie storiche leventinesi del Padre Angelico. Due volumi. Lugano. Edizione in facsimile, Bellinzona 1990; I, pag. 185

³ MESCHINI FRANCESCO 1801: Relazione dell'Ispettore de' ponti e strade dei Cantoni di Bellinzona e Lugano alla Camera Amministrativa del Cantone di Bellinzona relativamente alla prima visita da lui fatta alle strade e ponti nella Primavera del 1801. Archivio Cantonale Bellinzona, in «archivio Sacchi», scatola 11, cart. 2

⁴ In mancanza dei capitoli d'appalto non ci si può esprimere con assoluta certezza, ma è quasi sicuro che furono riutilizzati anche gli altri due ponti costruiti dagli urani nei pressi del Dazio.

⁵ I documenti relativi al ponte di mezzo sono all'Archivio cantonale di Bellinzona, fondo Dipartimento pubbliche costruzioni, scatola 88, cartella 4.

⁶ CATTANEO, cit.; II, pagg. 374-375.

⁷ La corrispondenza relativa all'alluvione del 1834, a cadenza quasi giornaliera, è all'Archivio cantonale, fondo Dipartimento Pubbliche Costru-

zioni, scatola 23. La prima lettera del Bagutti da «questa valle di miserie» è del 30 agosto: l'ultimo rapporto di Pocobelli e Bagutti è del 2 dicembre.

⁸ Pocobelli e Bagutti si rifiuteranno persino di accompagnare nella gola i tre ingegneri inviati dal governo. Le opinioni sul da farsi sono nettamente divergenti e ed al Consiglio di Stato verranno sottoposti due rapporti separati. Bagutti e Pocobelli riaffermano la necessità di una strada provvisoria; gli altri ritengono che bisogna costruire subito una strada stabile.

⁹ Nel contempo il governo incaricava però Vonmentlen, Fontana e Chicherio del progetto della strada definitiva. Si trattò dunque di una decisione salomonica dettata da ragioni di opportunità politica.

¹⁰ Al rapporto del Bagutti e alle ironie del Pocobelli sul Fogliani, «che ci hanno recato la maggior sorpresa e la più penosa», il governo reagirà immediatamente e con una lettera dai toni duri, ricordando che pur «in mezzo a tali e ad altre circostanze che ci inducevano nella più dolorosa persuasione sulla lentezza dell'andamento de' lavori nella Leventinano i ci siamo però astenuti da risoluzioni che aver potessero l'aspetto di un manco di

riguardo a chi ne aveva la direzione e la sorveglianza. (...) Dopo tutto questo ben vede la S. V. che noi non potremmo ammettere in guisa alcuna nè l'idea di una nuova proroga al ridonamento della strada di Monte Piottino all'uso de' carri e delle carrozze, nè quella di un dispendio esorbitante e tutt'altro da quello che appariva presumibile per la quantità degli avvenuti guasti da V. S. medesima visti ed esaminati».

¹¹ Dal Rendiconto del Consiglio di Stato per il 1835-36 risulta che in seguito all'alluvione si spesero complessivamente in tutto il cantone oltre 200.000 lire per ricostruzioni stradali. Anche le altre informazioni sui successivi rifacimenti sono tratte dai Rendiconti.