

Per il progetto «AlpTransit» generale sono state effettuate valutazioni preliminari IVS in diverse regioni: nell'Oberland bernese, nel Vallese, in Uri, in Svito e nel Ticino. Presentiamo in questo caso, una breve visione generale sui lavori dei nostri collaboratori ticinesi.

Sul terreno sono state rilevate solo quelle zone in cui si deve presumere che possano sorgere conflitti nell'ambito dei lavori di costruzione dell'Alptransit. Sono stati presi in considerazione quasi esclusivamente i tracciati delle vie storiche di importanza nazionale.

Il progetto «AlpTransit» e le vie storiche nel Ticino

Massimo Colombo

Il Cantone Ticino si sta rivelando, sempre più, un nodo fondamentale per il traffico internazionale.

E' sufficiente dare uno sguardo alla sua struttura geomorfologica per constatare come le valli che lo attraversano formino un unico asse naturale che dalla Valle Leventina conduce fino a Chiasso, con il solo ostacolo del Monte Ceneri.

Il Gottardo: un passo indispensabile per le comunicazioni

Senza addentrarci in lunghe considerazioni storiche possiamo, senza dubbio, far risalire l'importanza che questa via di traffico ancora oggi riveste, alla costruzione del «Ponte del Diavolo» e alla conseguente realizzazione di una strada attrezzata che dalla Leventina, scendendo lungo la Riviera fino a Bellinzona, portava a Milano. Dal Medioevo, quindi, si può considerare, con alterne fortune, il Ticino quale via privilegiata nei collegamenti tra nord e sud.

Anche la strada cantonale all'inizio del secolo scorso e la linea ferroviaria del Gottardo (più tarda) furono realizzate ricalcando in gran parte i percorsi delle antiche mulattiere

In tempi più recenti la costruzione dell'autostrada N2 ha consacrato definitivamente l'importanza di questo asse per i traffici. La «via delle genti» ha

mantenuto le sue prerogative e il contemporaneo si è sovrapposto all'antico. Ed ora il progetto AlpTransit, nato per far fronte alla inarrestabile, e smisurata, crescita del traffico, non si discosta dalla secolare tradizione.

Il progetto «AlpTransit»

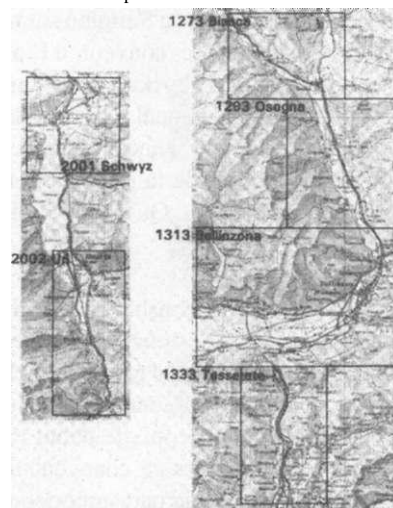
Allo stato attuale le differenti ipotesi di tracciato previste dall'AlpTransit nel Canton Ticino si arrestano alle porte di Lugano. Le difficoltà che si pongono nell'attraversamento di un territorio densamente popolato come quello tra Lugano e Chiasso non sono ancora state risolte.

Il progetto prevede la costruzione di una lunghissima galleria che da Erstfeld giunge fino a Pollegio, sulla grande piana dove confluiscono le valli Leventina e Blenio, di fronte a Biasca. Da qui le ipotesi di tracciato diventano numerose:

1) la prima lungo la Valle Riviera, costeggia l'autostrada e si immette in galleria nei pressi di Gnosca, sulla sponda destra del Ticino e poco a nord di Bellinzona. Quindi ne riesce in prossimità di Gudo, attraversa il Piano di Magadino, rientra in galleria tra Cadenazzo e Sant'Antonino fino a Taverne nella Valle del Vedeggio (Variante Taverne).

AlpTransit Gotthard/Gottardo

Generelle Vorabklärungen IVS
Valutazioni preliminari IVS



- 2) la seconda prevede una prosecuzione del tracciato lungo la Valle Riviera fino ad Arbedo e, dopo una breve galleria, l'entrata in Bellinzona fino all'attuale stazione ferroviaria. Dopo questa rientra in galleria fino a Lugano (Variante Massagno).
- 3) altre varianti prevedono l'aggiramento di Bellinzona sul lato est in galleria; quindi o la congiunzione, sempre in galleria, con la «Variante Massagno», o una breve uscita sul Piano di Magadino, in sponda sinistra, fino all'innesto nella «Variante Taverne». In quest'ultimo caso toccherebbe i comuni di Camorino, Sant'Antonino e Cadenazzo.

Sulla base di questo stato di pianificazione l'IVS, nel corso del 1982, è stato incaricato di effettuare uno studio preliminare riguardante le vie storiche. Un inventario in questo senso ha posto alcuni problemi, soprattutto perché la provvisorietà del progetto non permetteva di avere una precisa idea sull'impatto reale che la sua realizzazione avrebbe potuto avere nel territorio. L'estensione complessiva dei tratti non previsti in galleria riguarda una piccola percentuale dell'intera tratta. Ma i problemi che, molto probabilmente, si profileranno, saranno di altro ordine e meno valutabili nelle loro conseguenze allo stato attuale del progetto.

I problemi per la realizzazione

Primo tra questi quello dello smaltimento delle migliaia e migliaia di tonnellate di inerti prodotti dallo scavo delle gallerie e il conseguente reperimento di aree di deposito; un altro, non trascurabile, riguarda la creazione delle indispensabili strade per l'accesso ai cantieri.

E' chiaro che la realizzazione della «trasversale alpina» può riguardare anche zone sul territorio ticinese che non sono in stretta relazione al suo tracciato, ma che, in mancanza di un progetto definitivo, è impossibile prendere in considerazione.

Nei limiti del prevedibile, abbiamo perciò effettuato i nostri sopralluoghi tenendo conto di una fascia di territorio ben più vasta di quella direttamente interessata dell'AlpTransit.



fig. 1 : Tratto di strada circolare abbandonato attraverso il nucleo di Cassina nel comune di Gorduno. foto IVS: Giorgio Bellini.

I rilevamenti sono stati effettuati prevalentemente sui fondovalle compresi in quattro Carte Nazionali in scala 1:25000: CN 1273 Biasca, CN 1293 Osogna, CN 1313 Bellinzona e CN 1333 Tesserete.

Prima del rilevamento sono stati definiti i percorsi storici in base alle fonti storico-cartografiche di cui siamo in possesso: queste includono i relativi fogli dell'Atlante Topografico della Svizzera (compilati, in questo caso, tra il 1872 e il 1915) e, dove erano esistenti, le mappe censuarie comunali (la più vecchia delle quali risale al 1866). Per la letteratura la

fonte principale è stata la «Perizia Meschini» redatta nel 1801.

La ricerca storica è stata ridotta all'essenziale e si è data più importanza al terreno e agli aspetti relativi alla pianificazione.

Conclusioni

Le considerazioni in senso generale sugli esiti del lavoro svolto sono presto fatte. L'AlpTransit si situa infatti su un territorio già abbondantemente trasfor-

mato e sfruttato. La Valle Riviera, il Piano di Magadino e la Valle del Vedeggio, oltre alle realizzazioni di importanti vie di traffico, sono state (e sono) interessate da un ampio sviluppo dell'edilizia sia privata che industriale. In questo panorama la ricerca non ha portato a risultati di rilievo, se non al reperimento di qualche resto dei vecchi tracciati delle strade cantonali o di sporadici supporti del traffico.

Gli aspetti morfologici di maggior rilevanza si sono invece individuati nel corso dello studio su aree non direttamente interessate dal progetto AlpTransit ma che potrebbero subirne degli effetti.

Così è stato per la sponda destra del Ticino in Valle Riviera dove, lungo la strada circolare, si sono rilevati elementi di un certo interesse nel comune di Lodrino; in sponda sinistra ricordiamo il bei nuclei di Osogna e di Claro. Quest'ultimo comune è centro di una situazione storica viaria di particolare interesse e da studiare più approfonditamente.

Importanti, anche se in parte compromessi, sono i collegamenti tra Giubiasco, Camorino, Sant'Antonino e Cadenazzo lungo l'asse dell'antica «via francesca».

Sottolineamo, in proposito, l'intera area del Monte Ceneri e del comune di Cadenazzo (già oggetto di un inventario parziale nel 1989) che merita uno studio particolare e approfondito sia in merito

fig. 2: Un tratto di mulattiera attraverso il nucleo di Sigirino, poco a monte della strada cantonale, foto IVS: Massimo Colombo.





fig. 3: Un interessante scorcio di Osignano, frazione di Sigirino. foto IVS: Massimo Colombo.

alla sua situazione morfologica che alla sua collocazione nella storia.

Marginalmente toccati, ma comunque interessanti, sono alcune vie sulla sponda destra del Vedeggio tra Taverne e Sigirino.

A quanto ci risulta non è ancora stato adottato un definitivo tracciato dell'Alp Transit, e nemmeno sono stati risolti i problemi riguardanti il collegamento tra Lugano l'Italia. Sono state previste, infatti, alcune ipotesi alternative che non prevedono il passaggio per Chiasso, quali scendere lungo il Piano di Magadino e costeggiare il Lago Maggiore,

oppure privilegiare la direttrice Ponte Tresa o Stabio.

Nel contempo controproposte sono state presentate dal Cantone e da altre associazioni ambientaliste.

Probabilmente l'IVS sarà chiamata a fornire un complemento di studio riguardante la «trasversale alpina». Per ora possiamo affermare che il lavoro svolto, se non ha portato ai risultati sperati per quanto riguarda l'aspetto morfologico, è servito a gettare una base per lo studio delle vie commerciali del Cantone e di alcune aree soggette a rapide modifiche.



Das Projekt «AlpTransit» und die alten Verkehrswege im Gebiet des Kantons Tessin

Für das generelle Projekt «AlpTransit» wurden im Rahmen eines separaten Umsetzungsauftrages durch das IVS Vorarbeiten in verschiedenen Gebieten ausgeführt: im Berner Oberland, im Wallis, in Uri und Schwyz sowie im Tessin. Im vorliegenden Artikel geben wir Ihnen einen kleinen Einblick in die Arbeiten unserer Tessiner Mitarbeiter.

Welches sind nun die Kernpunkte des Projekts am Gotthard, an jenem Pass, der seit Jahrhunderten immer wieder Verkehrsgeschichte geschrieben hat? Im Gelände wurden fast ausschliesslich nur jene Gebiete inventarisiert, in denen mit möglichen Konfliktstellen bei künftigen Bauarbeiten am Projekt gerechnet werden musste. Dabei zogen die Bearbeiter in erster Linie die Objekte von voraussichtlich nationaler Bedeutung in Betracht.

Ungelöst ist vor allem noch der geplante Verlauf der Strecke zwischen Lugano und Chiasso. Das Projekt sieht den Bau eines langen Tunnels zwischen Erstfeld und Pollegio vor; von diesem Punkt aus stehen drei Varianten der Weiterführung zur Diskussion, die alle an sich keinen direkten Einfluss auf eine mögliche Zerstörung alter Wege hätten.

Das Gebiet, das vom «AlpTransit» im Tessin berührt würde, ist in der Vergangenheit bereits stark umgestaltet worden, bauliche Substanz ist in erster Linie noch bei Gebäuden und Wegbegleitern vorhanden. Gefährdet sind die Wege in der Umgebung der Bauplätze allenfalls, wenn man sie als geeignete Standorte für die Deponie von Erde und Bauschutt in Betracht ziehen sollte. Da man sich zur Zeit aber über den genauen Verlauf der Strecke noch nicht im klaren ist, lassen sich auch noch keine Schutzmassnahmen formulieren.

Aus Sicht des IVS lässt sich festhalten, dass der Auftrag dazu beigetragen hat, weitere Erkenntnisse über die Verkehrsgeschichte des bearbeiteten Gebietes zu gewinnen, auch wenn die Funde im Gelände hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind.

<- fig. 4: I resti del vecchio ponte della Briccola, a Rivera, lungo l'antica strada maestra, foto IVS: Massimo Colombo.