

1906 - 2006

Cento anni della strada internazionale delle Centovalli

23 settembre 2006

Camedo - Ponte Ribellasca (Dogana svizzera)

Cento anni or sono, la politica della mobilità era al centro del dibattito politico cantonale e monopolizzava la discussione, forse ancor più dei temi finanziari e di quelli sociali. L'evoluzione economica e culturale del Ticino, infatti, è legata a doppio filo alla costruzione della rete di collegamenti interni. L'identità cantonale, prima frammentata e inesistente, è andata consolidandosi proprio con la costruzione delle vie di comunicazione, man mano che diventava più facile spostarsi da un villaggio all'altro, conoscersi, scambiare merci e opinioni. I progettisti dell'epoca avevano creato i tracciati ricalcando i sentieri e le antiche mulattiere, disegnate sulla fitta trama degli insediamenti abitativi dispersi nelle vallate che portano ai Passi del Sempione, del San Gottardo e del Lucomagno.

Nel 1906, la congiunzione definitiva al confine nazionale, sopra la Ribellasca, dei due tratti della strada carrozzabile delle Centovalli e della Valle Vigezzo ha segnato la fine dei lavori di costruzione di questa importante via di comunicazione internazionale. La prima rete di strade carrozzabili del Cantone era così completa. L'opera perseguiva l'obiettivo del collegamento tra il Locarnese, la provincia piemontese del Verbano-Cusio-Ossola e il Vallese, attraverso il passo del Sempione. Questa strada permise, inoltre, un facile accesso ai cantieri della ferrovia a scartamento ridotto Locarno-Domodossola, la nota linea della Centovallina, la cui inaugurazione avvenne 17 anni più tardi, nel 1923.

La costruzione di strade e ponti ha quindi costituito un momento cruciale della nostra storia, favorendo il superamento delle divisioni e avvicinando la popolazione. All'inizio dell'Ottocento, la nostra regione era economicamente fragile e ripiegata su se stessa, disunita nei costumi e nelle coscienze, rinchiusa in orizzonti politici rigorosamente locali e ostaggio della propria collocazione geografica.

Le vie di comunicazione hanno inserito il nostro Cantone nel circuito dei traffici nazionali e internazionali, sottraendolo lentamente alla necessità dell'emigrazione.

Nelle Centovalli, l'agricoltura, la pastorizia e lo sfruttamento del patrimonio boschivo sono stati a lungo le principali fonti di reddito per la popolazione. A partire dal XVI secolo, la regione ha potuto contare anche sui proventi di una forte emigrazione. Gli abitanti si recavano soprattutto in Italia, dove lavoravano come fumisti, spazzacamini, facchini e rosticciari.

La cesura costituita verso sud dalla frontiera politica non ha impedito, anche su scala più ridotta, lo sviluppo di una rete di relazioni economiche, sociali e culturali. Di fatto, i confini di Stato ritagliavano all'epoca un territorio omogeneo, che comprendeva i grandi laghi prealpini. La continuità del paesaggio naturale trovava rispondenza anche nella proprietà e nella gestione delle terre.

La strada delle Centovalli, - ancora oggi molto frequentata dai frontalieri che vengono a lavorare nel Locarnese - aveva già svolto in passato questo ruolo di collegamento. Dalla fine del Medioevo, il territorio subalpino era percorso da forme di migrazione stagionale e prolungata, che si diramavano nei due sensi a cavallo della frontiera.

A questo fenomeno, che interessava indistintamente le regioni di montagna e la pianura, si sovrapponeva il transito delle merci, inserito in un contesto di legami economici molto stretti.

Il Ticino, infatti, era dipendente per l'approvvigionamento di cereali e soprattutto di sale: prodotti indispensabili agli allevatori e ai contadini che commerciavano in formaggi e altri derivati dei latticini e della carne.

La mobilità è stata, sin dalla notte dei tempi, il perno della bilancia commerciale che regolava gli scambi in queste vallate discoste.

Ripercorrendo la lunga e tortuosa storia di questa via incassata tra le rocce, ci rendiamo conto di essere nuovamente confrontati con un vecchio problema. Oggi, come allora, siamo chiamati a ingegnarci per uscire da una nuova forma di isolamento e spopolamento.

Economia e mobilità, ma soprattutto trasporti e qualità di vita, sono binomi inscindibili. Gli spostamenti attualmente - e forse ancora più di cento anni or sono - incidono in maniera determinante sul mondo del lavoro, sulla sfera privata delle persone e, più in generale, sui ritmi che scandiscono la nostra esistenza. Disporre di una rete stradale ampia, funzionale e affidabile è da sempre sinonimo di civiltà.

Mobilità, gestione del territorio e sviluppo economico sono i cardini del rilancio, e il Ticino vanta in questo campo un modello di riferimento innovativo e coerente. Lo Stato dedica un terzo degli investimenti annuali netti al settore delle infrastrutture per i trasporti, alla conservazione e alla manutenzione del patrimonio esistente e alla realizzazione delle nuove opere.

Da quando la strada delle Centovalli è stata aperta, il tracciato è rimasto pressoché il medesimo, mentre molti sono stati gli interventi di miglioria per adattarla

continuamente all'evoluzione dei trasporti e per proteggerla dagli eventi naturali, che in questa zona di montagna sono frequenti.

Con una spesa di circa 14 milioni di franchi, finanziati principalmente dalla Confederazione, gli ultimi cantieri - ancora aperti - hanno permesso di migliorare la messa in sicurezza del tratto che va da Intragna allo svincolo per Palagnedra.

Tra i lavori imminenti, abbiamo programmato il risanamento del pregevole ponte ad archi in pietra naturale sopra la Ribellasca. Se oggi ci troviamo qui a celebrare i cento anni della strada delle Centovalli, è perché proprio la realizzazione di questo manufatto costituì l'ultimo tassello del collegamento con l'Italia.

La scorsa primavera, il Dipartimento che dirigo ha siglato la convenzione con l'Anas, che prevede l'inizio dei lavori di riattazione entro il 2007. Durante il cantiere, la viabilità sarà mantenuta grazie alla posa di un ponte provvisorio.

Considerato che il manufatto si trova per un quarto sul territorio svizzero e per il resto su quello italiano, abbiamo previsto che la Divisione delle costruzioni del Dipartimento del territorio si occuperà della posa e del mantenimento in esercizio del passaggio provvisorio, mentre la controparte italiana eseguirà l'intervento di conservazione.

Nel frattempo, stiamo già pianificando una nuova tappa degli interventi di sistemazione stradale. Lo scorso mese di maggio, il Consiglio di Stato ha indirizzato all'attenzione del Gran Consiglio un messaggio per lo stanziamento di un credito quadro di cinque milioni di franchi per cinque nuovi interventi di miglioria tra Palagnedra e Camedo, votato martedì scorso.

Le opere previste sono finalizzate a garantire ovunque l'incrocio ottimale fra due autovetture, senza dimenticare i continui e necessari interventi di messa in sicurezza del tracciato, e l'adeguamento alle nuove norme ed esigenze tecniche della circolazione.

L'ultima grande opera che resta da realizzare è l'aggiramento con una galleria, poco prima dell'abitato di Camedo, della frana dei Ruinacci. Questo intervento resta un obiettivo importante da perseguire ma, in considerazione del grande impegno finanziario necessario, per ora non è ancora possibile definire i tempi esecutivi.

All'inizio del terzo millennio, la politica della mobilità continua dunque a mantenere il proprio ruolo centrale nel dibattito cantonale. Una delle parole d'ordine è l'integrazione fra le regioni al di qua e al di là del confine di Stato. Tutte le strade e le vie di comunicazione che favoriscono i contatti e i rapporti di amicizia con la Comunità montana della Valle Viguzzo e - in un'ottica più vasta - con la Regio Insubrica, il Piemonte e la Lombardia, restano dunque determinanti. Così come, su più ampia scala, continuano a rivestire una funzione di primaria importanza gli assi di collegamento tra il sud e il nord dell'Europa.

L'ha dimostrato, una volta di più, all'inizio di questa estate, l'interruzione improvvisa e imprevedibile della strada del San Gottardo; e lo dimostra, ogni giorno, l'imponente flusso di merci e persone che valicano le Alpi.

Per il Locarnese e tutta la vostra regione, che offrono un ampio ventaglio di spunti e proposte per gli itinerari escursionistici e culturali immersi in un impareggiabile scenario naturale, la mobilità - specie quella a misura d'uomo - resta oggi una delle principali carte da giocare.

La partita è aperta, e io auguro a tutti i promotori del rilancio di questa regione di riuscire a sfruttare appieno le nuove opportunità che si prospettano, con la stessa determinazione e lungimiranza di cui hanno dato prova i loro predecessori che per primi, un secolo fa, hanno imboccato la strada delle Centovalli.

Per concludere, ringrazio di cuore Giulio Ferrari, del Centro manutenzione dello Zandone, per aver avuto la bella idea di festeggiare questo giubileo, e Mario Manfrina, curatore del Museo delle Centovalli, per l'organizzazione e il coordinamento degli eventi e della mostra. Senza di loro non saremmo qui!