

Dalla ferrovia alla strada

Da Blenio 71, uno spunto per ripercorrere le vicissitudini delle vie di comunicazione bleniesi, tra strada e ferrovia

di Vilmos Cancelli

Quando Blenio 71 veniva dato alle stampe, il destino della ferrovia Biasca-Acquarossa stava ormai per compiersi. Così come il momento della sua inaugurazione aveva sancito per la valle l'entrata in una nuova epoca, così sessant'anni più tardi risultava sempre più evidente che l'accesso alla modernità doveva inevitabilmente passare per lo smantellamento di quella ingombrante struttura.

Non che fosse vista con ostilità: non era certo facile dimostrarne nei confronti della "Stravachina", quel simpatico e umile trenino che in un sessantennio di onorato servizio era entrato nel cuore e nelle abitudini di molti bleniesi. Più che altro ci si rendeva sempre più conto della sua inadeguatezza di fronte ai nuovi cambiamenti che la società imponeva. E il cambiamento, allora, era munito di un volante e di quattro ruote gommate.

A partire dall'immediato dopoguerra, l'automobile aveva infatti conosciuto un'inarrestabile diffusione anche alle nostre latitudini, e il territorio mutava in funzione di questo nuovo fenomeno: all'inizio degli anni settanta l'autostrada che attraversava il cantone da nord a sud stava per essere completata; i lavori per la galleria del San Gottardo erano già iniziati e presto sarebbe stato realizzato lo svincolo di Biasca. Le infrastrutture viarie della valle di Blenio non erano ancora pronte e la causa principale di quel ritardo risiedeva proprio nella presenza della ferrovia che intralciava il tracciato di una strada moderna, sicura ed efficiente, in grado di accogliere tutto il traffico automobilistico che stava aumentando in modo esponenziale.

Su Blenio 71 erano in molti a sostenere che lo sviluppo socio-economico della valle non poteva prescindere da una opportuna e definitiva sistemazione della rete stradale. Nel capitolo dedicato alla situazione dell'industria, ad esempio, Giancarlo Buzzi e Mario Ghisla sottolineavano come fosse soprattutto *"lo stato della strada sul fondovalle a rendere difficile ogni forma di trasporto per le industrie"*.

Ma a non utilizzare mezzi termini sul da farsi erano soprattutto Leopoldo Pagani e l'ingegnere Riccardo Gianella. Al primo, titolare di un'importante azienda di trasporti, sindaco di Torre e gran consigliere, toccò il compito di stendere un breve resoconto sull'evoluzione delle vie di comunicazione in Valle di Blenio e, soprattutto, di affermare quali fossero le aspirazioni vallerane in quell'ambito.

Pagani passava in rapida rassegna i fatti e le opere salienti della storia delle strade bleniesi, come i sentieri che collegavano i villaggi agli alpi e le prime piste in terra battuta che solcavano il fondovalle, praticate da carri e qualche rara diligenza. Nel 1880 fu realizzata la strada carrozzabile che portava al passo del Lucomagno, poi più nulla (o quasi) fino alla fine della seconda guerra mondiale. Nel frattempo, nel 1911, era stata inaugurata la ferrovia a scartamento ridotto tra Biasca e Acquarossa, che però si era dovuta fermare a metà valle.

"Fino al 1945," osservava Pagani, *"eccettuata qualche inevitabile correzione, poco o nulla fu fatto per le nostre strade, anche perché la motorizzazione era ancora molto modesta e la necessità di strade larghe e comode non si faceva sentire come oggi."* Fu con

l'avvento delle prime automobili, infatti, che si iniziarono ad asfaltare le strade. Poi arrivò il periodo della costruzione degli impianti idroelettrici, che diede un ulteriore impulso allo sviluppo della rete stradale: furono realizzate varie opere, fra cui spiccava il chilometro e mezzo di galleria che, attraverso la Töira, garantiva finalmente un collegamento più tranquillo tra il Soprasosto e il resto della valle. Intanto, con i lavori di raggruppamento iniziati nel 1960, anche le zone più discoste furono dotate di strade agricole, molte delle quali asfaltate.

Questa la storia fino agli anni settanta, cui Leopoldo Pagani faceva seguire una presentazione delle ambizioni vallerane di allora che sono facilmente riassumibili in due righe che esprimono tutto il pragmatismo dell'allora sindaco di Torre: *"Noi auspichiamo una strada principale, da Biasca al valico, della larghezza di almeno m 7-7.50, con pendenze regolari e limitate, con curve ad ampio raggio, adeguate alle necessità attuali"*. E, per le "necessità attuali", il trenino, non era certo indispensabile, anzi. Pagani non aveva mancato di citare e lodare la ferrovia, che *"ha validamente servito la Valle, favorendo lo sviluppo e lo scambio con altre regioni"*, ma che, altresì, aveva ormai fatto il suo tempo. *"Va rilevato,"* continuava infatti, *"che la ferrovia Biasca-Acquarossa interferisce non poco sul nuovo tracciato della strada, specie in punti obbligati, incroci, sottopassaggi, ecc., per cui da anni sono in corso trattative tra l'autorità cantonale e la direzione della B-A intese a trasferire su strada il traffico ferroviario il quale, al momento attuale, non presenta più l'indispensabilità e la funzionalità di un tempo"*.

Ancora più chiaro ed esplicito, a proposito, era il paragrafo con cui l'ingegner Riccardo Gianella introduceva il capitolo dedicato a *La strada e la ferrovia in Blenio*: *"Abbiamo in Blenio una ferrovia che purtroppo sessant'anni or sono ha dovuto fermarsi a metà strada e abbiamo una strada assai malconcia, in Valle, che il Cantone non vuole migliorare perché, dice, ha bisogno del sedime della ferrovia per costruire una strada... come si deve. E così ci si chiede se verrà il giorno in cui anche Blenio potrà godere di una via di comunicazione sufficiente per i suoi bisogni e per invogliare i turisti a passare e a sostare da noi"*. In queste poche, efficaci righe, Gianella metteva l'accento sull'attrattiva turistica di una nuova strada, ma il succo del discorso rimaneva lo stesso.

Eppure in quegli anni si cominciavano ad intravedere dei cambiamenti; non mancò di farlo rimarcare l'ingegnere: *"Fra gli avvenimenti di questi ultimi tempi ve ne sono due che aprono – dopo tanto aspettare – la prospettiva d'un miglioramento"*.

Il primo di questi era stata la riunione del Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia Biasca-Acquarossa del luglio precedente, in cui si decise di proporre all'assemblea degli azionisti l'accettazione di una convenzione con Confederazione e Cantone sul trasferimento dei trasporti ferroviari su strada. Era l'inizio della fine per il trenino bleniese la cui ultima corsa avrebbe avuto luogo nel 1973, poco più di due anni più tardi. Si era compiuto quello che molti non avevano esitato a definire un inevitabile "sacrificio". La linea fu subito smantellata per lasciare spazio alla nuova strada tanto desiderata dai bleniesi e il trenino sostituito dai torpedoni delle Autolinee.

Il secondo avvenimento a cui faceva riferimento Riccardo Gianella era la costituzione di un'associazione per la strada del Panix, la cui opera principale era un tunnel stradale che, collegando il canton Glarona e la Surselva, avrebbe valorizzato il Lucomagno promuovendolo a valico d'importanza internazionale. Nello stesso periodo in cui si parlava della linea ferroviaria Tödi-Greina, la Valle di Blenio continuava così a rincorrere le sue ambizioni di diventare un importante asse di transito internazionale attraverso le Alpi. Ma di questo si scriverà il mese prossimo.