

1859 - 1868

Nel 1859 l'Impero Austro-Ungarico abbandona il Lombardo-Veneto: con l'avvento del Regno d'Italia - influenzato dalle idee *illuministe* moderate del primo ministro Camillo Benso conte di Cavour- cessano i dissidi tra un'Austria strettamente monarchica e il Ticino liberale, migliorano i rapporti tra le due zone di confine e si comincia a parlare di una strada tra Lugano e Porlezza che passa per Gandria. 1862: elaborazione di un primo progetto ticinese fino al confine italiano (ing. Poncini); il Gran Consiglio lo discute nel 1864 e lo rinvia al governo chiedendo un approfondimento, in attesa che l'Italia decida di prolungare la strada da Porlezza al confine.

Nel 1868 c'è un progetto definitivo: lungo 6,5 km, costo 283.000 fr, 43000 fr/km, il più alto mai raggiunto in Ticino; la tremenda alluvione di quell'anno mette a soqquadro il cantone, bisogna ricostruire strade e ponti, per trent'anni sulla strada di Gandria cala il silenzio.

1900 - 1914

1901: il comune di Lugano rilancia il progetto, ma gli italiani nicchiano; nel 1906 fanno sapere che la strada, ora a Cima, arriverà al confine nel 1908; il cantone chiede un sussidio del 50% alla Confederazione, che non lo concede ritenendola una strada locale di interesse solo luganese.

1912: l'Italia appalta la costruzione del tronco Cima-San Mamete, ha il progetto per il prolungamento fino al confine e vuol sapere le intenzioni del Ticino. Il cantone non è pronto, sta rielaborando progetto Poncini che, all'inizio del 1914 sfocia nel progetto Cremonini: la strada costerà 530.000 fr, seguirà la riva del lago lungo il sentiero e attraverserà il nucleo di Gandria. Immediate proteste della Società ticinese per la conservazione delle bellezze naturali (oggi STAN), si cercano altre soluzioni; in agosto scoppia la prima guerra mondiale che blocca tutto

1919 - 1922

Alla fine della guerra girano ormai tre progetti di massima; 1) del dottor Solari, 50 m sopra il lago, 2) un altro sopra il Sasso di Gandria a 550 m di quota, 3) il progetto Cremonini. Si crea una situazione di stallo; la sezione ticinese del Touring Club e la STAN chiedono un nuovo progetto. Il Consiglio di Stato ne dà incarico all'ing. Debernardis e al geometra Monti che lo presentano nel 1921: preventivo 1.840.000 fr, segue un tracciato alto ed è sostenuto da Touring e STAN che danno "*suggerimenti di carattere estetico*" per l'esecuzione. Il governo tergiversa, ritiene che i progetti Cremonini e Debernardis sono solo di massima e non esecutivi; intanto la STAN raccoglie fondi per comprare il Sasso di Gandria e farne un parco nazionale.

1923, anno memorabile

maggio 1923: si riuniscono i delegati di Lugano, Castagnola e Gandria con i deputati alle camere federali e al Gran Consiglio; all'unanimità ritengono che il tracciato alto (Debernardis) è l'unico accettabile e portano avanti una campagna in tal senso nel

parlamento cantonale. Ma il Dipartimento delle Pubbliche Costruzioni (DPC), diretto dal socialista Guglielmo Canevascini, decide che il miglior tracciato è quello basso (Cremonini); sostiene che *all'adunata* di maggio mancavano i i tecnici e convoca un'altra riunione in luglio con delegati dei tre comuni, STAN, Touring, Pro Lugano e deputati della regione; il confronto dei due progetti viene affidato a tre tecnici che si pronunciano in favore di tracciato basso; Lugano e Gandria sono d'accordo, Castagnola si oppone. Il geometra Ferretti ha ben espresso i motivi dell'opposizione di Castagnola sulla Rivista Tecnica della Svizzera italiana: al progetto basso non si oppongono difficoltà tecniche o naturali ma *“moltissime e formidabili difficoltà artificiali. In Castagnola esso molesta le proprietà Lepori, Von Schoeter, Meyer, Büri, Petit Pierre, Dolfuss, Bolz, Benecke, Komman e Grieder per non accennare che alle più ricche. Questi proprietari hanno interesse ad ostacolare la costruzione della strada secondo questo tracciato perché la quiete romantica delle loro dimore sparirebbe per lasciar posto al baccano dei motori, alla polvere, all'odor di benzina e di olio bruciato. Oltre Castagnola addio idilli e passeggiate; addio San Domenico del popolino e sentiero di Gandria; addio al carattere stesso di Gandria. Che resterebbe della bellezza di questo paese caro, quando fosse attraversato come la Via Monte Ceneri da autocarri, carri e automobili?”*. Parte la vasta campagna degli oppositori, con articoli sui giornali ticinesi, svizzeri, francesi e inglesi; protestano STAN, Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque, Comitato centrale della Società svizzera per le belle arti, Commissione svizzera per la protezione della natura, Società svizzera di scienze naturali, Società generale svizzera di storia, Società ticinese per le belle arti e i partecipanti della terza escursione internazionale di geografia botanica riuniti a Zermatt. Canevascini ironizza: *“la minacciata barbarica distruzione del sentiero e del Sasso di Gandria ha fatto della strada di Gandria un problema poco meno che mondiale”*

1924

Il cantone necessita del sussidio federale e lo chiede di nuovo; Berna assicura che esaminerà la richiesta ma fa subito sapere che non finanzierebbe il tracciato basso e chiede di concentrarsi sullo studio del tracciato alto, anche per definire misure protettive in vista del progettato parco nazionale e dell'interessantissima vegetazione. Per il governo ticinese ciò dimostra che a Berna non capiscono niente e risponde con un rapporto tecnico favorevole al tracciato basso, inoltrato con l'appoggio del comune di Lugano e della SIA. Si fa sapere al Consiglio federale che le opposizioni in Svizzera *“non sono tutte disinteressate e provengono da alcuni ricchi proprietari di Castagnola i quali si preoccupano assai più della loro quiete idilliaca che delle bellezze naturali”*, si lamenta che per la conservazione del paesaggio *“sono giunte istanze anche dall'alto Consiglio Federale quasi noi fossimo dei barbari sordi alla ragione e al buon senso e quindi meritevoli di tutela”*; per quanto riguarda il *romantico sentiero di Gandria*, è vero che con il tracciato basso *“perderebbe il suo carattere solitario e sarebbe incipriato di polvere e dal rombo dei motori, dai fischi e dalle trombe di allarme”* ma non si deve dimenticare *“che le ragioni locali per quanto fondate esse siano, non possono e non debbono avere*

un'influenza decisiva in un problema di vasta portata generale come è quello della strada internazionale Lago Maggiore - Ponte Tresa - Lugano - Menaggio".

1925: anno decisivo?

In maggio: presentazione di un circostanziato messaggio governativo, scritto da Canevascini (lo pubblica a proprio nome su *Libera Stampa*), per lo stanziamento di un credito per la strada Gandria. Il governo *ha il piacere di comunicare* che il Consiglio federale si è dichiarato in principio disposto a sussidiare la strada anche senza pregiudiziali sul tracciato *"rispettando in tal modo pienamente la nostra dignità e la nostra indipendenza"*; l'assemblea della SIA si è pronunciata all'unanimità per il tracciato basso e in fatto di costruzioni stradali gli va riconosciuta la stessa competenza che si riconosce alla STAN per il paesaggio; è vero che forse il Sasso di Gandria perderà parte delle attrattive che gli rimangono dopo i deturpamenti già avvenuti e che avvengono ancora fra la quasi generale indifferenza. Ma non va dimenticato il carattere internazionale di una strada essenzialmente automobilistica che va costruita con criteri moderni. Se fosse possibile *«conciliare le ragioni della civiltà moderna con il rispetto e con il culto che ogni civiltà deve alla natura ed all'arte» non saremmo certo noi a opporci. Ma come codesto rispetto e codesto culto, non hanno impedito all'automobile di sostituire la pittoresca diligenza, alle funicolari e alle strade del Bre e del San Salvatore e di San Martino di sostituire i romantici sentieri producendo profonde lacerazioni nei paesaggi, alle belle strade del Lago Maggiore e dello stesso Lago di Lugano, di rompere l'incanto magico e misterioso della poesia che regnava sovrana attorno ad essi per dare alla vita un ritmo nuovo, così noi crediamo, che per quanto doloroso possa essere, bisogna saper vincere le ragioni del sentimento e inchinarsi alle ragioni della nuova civiltà che si sovrappone a quella passata"*. Si cita Francesco Chiesa, che rammentava quanto gli aveva detto Fogazzaro; *"Quando le automobili passeranno da Oria, dietro questa mia vecchia casa, io non ci metterò più piede, benchè sia il mio soggiorno prediletto. Ma spero che il Signore mi avrà fatto morire prima"*; morì prima e non vide *"dissipata la sottile sognante poesia della sua Valsolda"*. Il messaggio constatava che gli italiani avevano fatto il loro dovere e *"noi non possiamo seguire una linea diversa facendo opera disarmonica e irrazionale"*. Il governo sosteneva il tracciato basso e chiedeva al Gran Consiglio di dire la sua ma poi, presa la decisione, *"tacciano i dissenzienti e si formi l'unione di tutti per la realizzazione"*. Il parlamento non lo seguì: chiese uno studio comparato dei due progetti e anche indagini geologiche perché si temeva la caduta del Sasso di Gandria. Il DPC s'impuntò e, comunicando la decisione dell'assemblea SIA di attenersi al solo tracciato basso, appoggiata anche dal Touring, chiese al parlamento di rivedere la sua precedente risoluzione; il Gran Consiglio rifiutò ritenendo prematura la questione, in attesa della realizzazione di un piano quotato della zona (fin'allora gli ingegneri avevano progettato per così dire "a naso").

1926 - 1930

1926: il DPC ha fatto eseguire il piano quotato e i suoi risultati rilanciano le *chances* del tracciato alto, perciò l'ing Antonietti è stato incaricato di studiare un nuovo progetto; ha presentato soluzioni indipendenti dalle prime proposte, cercando di evitare *“danni e molestie a ville e giardini ed a salvaguardare le bellezze naturali e il romantico sentiero lungo tutto il suo percorso”*. Ora il tracciato basso è diventato *intermedio*: parte 20 metri sopra il sentiero, sale per passare sopra il Sasso ma poi scende di nuovo ad attraversare Gandria. Il tracciato alto e quello intermedio hanno costi quasi uguali (circa 1,5 milioni), Antonietti predilige l'alto dal punto di vista turistico, ma lo consiglia perché ciò è secondario dal punto di vista razionale-economico - *il punto capitale* - che richiede il tracciato basso, rispondente alle *“esigenze di una strada moderna di grande traffico”*. Il DPC chiede quindi l'adozione del tracciato basso/intermedio, il Gran Consiglio è d'accordo in linea di massima ma vuole lasciare maggior spazio decisionale alla Confederazione per via del sussidio. Nel maggio 1927 Berna si dichiara disposta al sussidio ma raccomanda di lasciar perdere il tracciato basso; apriti cielo! Il municipio di Gandria protesta immediatamente, vuole la strada dentro il paese; la città di Lugano si sente mortificata e umiliata, in parlamento il socialista Francesco Borella tuona che *“la salus pubblica è il tracciato basso. Qui non predomina la questione dell'interesse pubblico ma quello privato di grossi signori. Sono i potenti signori che ci sono venuti dall'estero che si sono imposti agli Uffici federali. Daremo esempio di fierezza repubblicana se sapremo opporci a queste imposizioni. Il Consiglio federale deve rispettare la volontà del Ticino. In nome della dignità opponiamoci a simili manovre e la nostra volontà sarà rispettata”*; il compagno Canevascini lo richiama alla moderazione e alla prudenza, il governo non vuole assumersi responsabilità di un ulteriore rinvio. Per finire il Gran Consiglio vota un ordine del giorno più *“diplomatico”* e incarica il Consiglio di Stato di portare avanti discussione con le autorità federali. Comincia una fase di attesa. Nel 1928 il Gran Consiglio fa di necessità virtù: ritiene sempre superiore dal punto di vista tecnico il tracciato basso, ma considerando le *questioni sentimentali*, il parco nazionale, la vasta opposizione tra gli amici della natura e *“altri interessi meno sentimentali, e forse anche meno confessabili, che si sono accompagnati a far coro con le poetiche proteste”* che mettono in pericolo costruzione della strada mentre un nuovo rinvio sarebbe disastroso, accetta il tracciato alto. Ora però l'Italia fascista tergiversa, non si sa se vuol veramente costruire l'ultimo tratto Albogasio-confine e il Consiglio Federale blocca le pratiche per il sussidio in attesa di garanzie.

1933 - 1950

Finalmente tutto si risolve. Nel maggio 1933 l'opera è appaltata e la strada viene inaugurata nel 1936. Un cronista trovò modo di ricomporre gli aspri conflitti con queste parole: *“Nella fatica, nel turbinio delle difficoltà senza nome, s'è trovato il tempo di far dell'eleganza. Strada bella e ricca di armonia. Nella sua essenza è un'armonia di linee che si adagia su un terreno aspro, oseremmo dire collerico e nemico, ed è riuscita ad ammansirlo e a sposarsi con lui in una letizia di adattamenti. Strada ariosa, piena di respiro, che quando riposa getta nel nostro*

spirito un largo afflato". La strada era finita ma non per questo erano finiti i guai: Gandria non aveva ancora il suo raccordo, il preventivo era largamente superato e mancavano i soldi per realizzarlo. Dato che il cantone non fece niente, nel 1947 i gandriesi boicottarono le elezioni politiche: nessuno votò e nel 1950 il raccordo era cosa fatta. Solo allora, quindici anni dopo la costruzione fu possibile liquidare i conti della strada: 4.215.000 fr, con un superamento del 62% rispetto al preventivo.