

L'asse del San Gottardo

Autor(en): **Moccetti, Ettore**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista militare della Svizzera italiana**

Band (Jahr): **82 (2010)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-283802>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'ASSE DEL SAN GOTTARDO

PRIMOTENENTE ETTORE MOCCETTI

Varcare il Passo del San Gottardo ha, per noi ticinesi, un sapore particolare, quello del confine del nostro Cantone, del luogo dove si sono svolte e continuano a svolgersi avvenimenti fondamentali per lo sviluppo del Ticino. Il Gottardo è la "Via delle genti" ma, prima di tutto quella dei ticinesi alla continua ricerca di legami duraturi con il resto della Confederazione e con l'Europa.

Fino alla seconda metà del secolo scorso, l'importanza del San Gottardo era strettamente legata a quella del rispettivo asse alpino, ed influenzata da aspetti politici-militari, economici e migratori.

La trasversale del San Gottardo ha segnato la storia militare svizzera e quella delle Terre ticinesi degli ultimi secoli. Anche la sua importanza su scala europea è costantemente aumentata negli ultimi due secoli e continuerà ad esserlo in futuro, trovandosi al centro della catena montuosa alpina, esattamente sulla retta che unisce le regioni dell'Europa occidentale più popolate, commercialmente ed industrialmente più progredite. L'importanza politica, etnica e culturale dei popoli di lingua francese, tedesca e italiana, separati dalle Alpi tra il Mediterraneo e Vienna, è sempre stata alla base della necessità di spostare, attraverso la catena montuosa, persone, idee, merci e animali.

Non da ultimo, nell'ambito delle Alpi centrali lo sviluppo del San Gottardo quale strada privilegiata e via delle genti è conseguenza dei progressi della tecnica che hanno permesso di vincere i numerosi ostacoli naturali dell'intero massiccio alpino.

L'apertura del San Gottardo alle correnti di traffico risale alla fine del XII secolo e fu nel 1230 che un vescovo milanese consacrò con il nome di Godeardus la cappella costruita sul già "mons evelinus".

Poiché i Cantoni originari fondarono nello stesso periodo la Confederazione, appare evidente come la storia di quest'ultima sia strettamente legata all'asse del San Gottardo, tenendo presente la grande importanza della politica di potenza della Svizzera in Italia fino alla svolta di Marignano del settembre 1515.

A questa stessa politica, tra l'altro, si deve l'appartenenza alla Svizzera delle Terre ticinesi.

Il San Gottardo, con il passo situato interamente in territorio ticinese, rappresenta per il nostro Cantone il ponte politico culturale con la Svizzera centrale. In 150 anni la realtà del Ticino si è trasformata conseguentemente allo sviluppo delle vie di comunicazione: risalgono al 1830 l'apertura della strada carrozzabile, al 1882 quella della galleria ferroviaria, e al 1980 quella del traforo autostradale. Ma occorre risalire al 1708 per registrare l'agibilità della primissima galleria stradale nel massiccio del Gottardo, la famosa "buca d'Uri", presso Andermatt, realizzata dal valmaggese Pietro Morettini.



I ten Ettore Moccetti

Fortificazioni

Sarebbe un grave falso storico legare, però, il San Gottardo unicamente al tema della Via delle genti. Infatti, occorre evidenziare che l'asse del San Gottardo ebbe grande importanza anche nella difesa militare ad oltranza nelle Alpi centrali durante l'ultimo conflitto mondiale. Nel contesto delle trasversali alpine, è altresì essenziale ricordare che, in considerazione dell'alleanza con l'Italia e dell'impegno militare a sud delle Alpi, le linee ferroviarie del Gottardo e del Lötschberg/Sempione furono giudicate dai Tedeschi di importanza tale da giustificare un'aggressione al nostro Paese.

Ma vi è, soprattutto, un aspetto assai interessante legato al San Gottardo: le fortificazioni che fanno e hanno fatto parte integrante della vita della Svizzera e Canton Ticino. Sorte a cavallo dell'asse principale del San Gottardo e attorno a Bellinzona avevano lo scopo di potenziare i propositi difensivi della regione.

La fortificazione -scienza vecchia quanto l'arte della guerra- ha svolto ruoli caratteristici di protezione locale fino al Medioevo; di intermediazione nel XVII e XVIII secolo; di copertura della frontiera e della mobilitazione, di base di partenza per forze mobili, di sostegno della difesa ad oltranza negli ultimi due secoli.

La prima chiara concezione difensiva dello Stato federale fu conseguenza della guerra franco - prussiana del 1870-71.

Le esperienze di tale conflitto e l'apparizione dell'obice-mina nel 1885 furono all'origine un'importante evoluzione nelle fortificazioni permanenti. La muratura venne sostituita con calcestruzzo, dapprima non armato e poi armato con acciaio.

Sorsero, così, i forti corazzati costituiti da un banco di calcestruzzo poco emergente dal terreno e torrette in acciaio. Un perfetto esempio di tale evoluzione edificatoria è il Forte di Airolo, la cui costruzione segnò l'inizio dei lavori al San Gottardo.

Nei decenni successivi furono realizzate altre opere analoghe tra l'altro al Passo San Giacomo e al portale sud della galleria ferroviaria del San Gottardo. Ma il Forte di Airolo passò alla storia come primo forte corazzato d'Europa.

Più a Sud, nella zona di Bellinzona, attorno al 1830 sorse una serie di costruzioni ancora oggi facilmente identificabile nella zona del Cimitero. Un ventennio dopo fu la volta della Linea Dufour, nota anche come la linea dei fortini della fame, con una serie di costruzioni appoggiate tra la Morobbia e Sementina.

Il declino delle fortificazioni belliche iniziò già nel corso della prima guerra mondiale quando apparve chiaro come nessun dispositivo fortificato seppe resistere agli attacchi. Con il progredire della tecnica, l'arrivo del nucleare e delle armi "intelligenti" il senso stesso di questi edifici è venuto meno.

Ora le fortificazioni sono ben altre e per sventare un eventuale attacco proveniente da addirittura altri continenti il concetto difensivo di ogni Nazione ha subito dei radicali cambiamenti.

Così il ruolo strategico-operativo del San Gottardo ha inevitabilmente subito una chiara metamorfosi; la sua funzione di cittadella al centro delle difese alpine concepita per assicurare o prolungare l'esistenza del nostro Stato,

ha perso d'attualità. E il San Gottardo non riveste più la medesima importanza anche per quanto concerne il suo strategico – in passato - ruolo difensivo.

Il San Gottardo torna ad essere la via delle genti della quale dovremmo riappropriarci allo scopo di far evolvere armoniosamente il nostro Cantone nel contesto europeo che ci circonda. In quest'ambito la nuova trasversale ferroviaria alpina costituisce solo l'ultimo tassello di un mosaico fatto di grandi opere. Alptransit è di grande rilevanza per quanto concerne il trasferimento del traffico di attraversamento dalla strada alla rotaia ed è principalmente concepita per alleggerire proprio l'asse stradale da un carico ormai oggettivamente insostenibile. Inoltre estremamente significativo sarà il sollievo anche dal punto di vista delle emissioni inquinanti. Diverso, più complesso e controverso è, invece, il tema dell'eventuale raddoppio della Galleria autostradale. Un auspicio motivato prevalentemente da questioni legate alla sicurezza nonostante l'iniziativa delle Alpi approvata dal popolo vieti costituzionalmente tale opera. Ma questa è musica, o traforo, del futuro. ■

Pietro Morettini ingegnere, nacque a Cerentino nel 1663, fu allievo e collaboratore dell'ingegnere militare e maresciallo di Francia de Vauban, realizzatore delle fortificazioni di Luigi XIV. A Locarno Morettini abitò il palazzo di via Marcacci, che porta oggi il suo nome, costruì gli argini del fiume Maggia, dando la denominazione di Morettina a quel quartiere della città. Le Fortificazioni di Vauban sono 12 gruppi di edifici fortificati lungo le frontiere occidentale, settentrionale e orientale della Francia, progettate da Sébastien Le Prestre de Vauban (1633–1707) e aggiunte nel 2008 alla lista dei Patrimoni dell'Umanità UNESCO.

