

ARGANTE RIGHETTI

QUELLO CHE IL TICINO OFFRE AL MOESANO

UN PUNTO DI VISTA TICINESE

Il mandato che mi è stato affidato non è di esporre quello che il Ticino offre al Moesano, bensì di presentare un punto di vista ticinese. È il punto di vista di un ticinese che per la sua condizione di attinente di Lumino, l'unico comune ticinese che appartiene geograficamente alla Mesolcina, comune nel quale è anche nato, ha sempre guardato con interesse alla Mesolcina - e quando uso questa parola intendo riferirmi anche alla Calanca - e inoltre dei rapporti tra questa regione e il Ticino s'è occupato nell'esercizio della funzione di Consigliere di Stato.

Non sono mancati nella storia dei rapporti tra la Mesolcina e il Ticino gli episodi di incomprensione, tutti nel campo delle vie e dei mezzi di comunicazione, se si prescinde dal problema della radio e della televisione, in relazione alle critiche periodicamente rivolte alla radio e soprattutto alla televisione della Svizzera italiana, che non considerano sufficientemente gli interessi e i problemi del Grigioni italiano.

Angelo Rossi nella sua lucida e completa, globalmente e settorialmente, analisi ricorda un atteggiamento meschino del Ticino, quando nel 1818 il Gran Consiglio, sensibile alle tesi e ai doni dell'Austria, che preferiva per motivi politici e militari la strada dello Spluga, si pronunciò contro la strada del San Bernardino negando la sistemazione del tronco ticinese tra il ponte sulla Moesa e Arbedo e il confine cantonale tra Lumino e San Vittore. Non cancellano quell'episodio, sul quale invero Giuseppe Martinola dà un giudizio meno severo di quello espresso da Giulio Rossi e Eligio Pometta, la protesta di parecchi deputati, in particolare di quelli del Bellinzonese, che abbandonarono la sala del Gran Consiglio dopo la contestata decisione; la riparazione del torto sei anni più tardi con la sistemazione del tronco ticinese già menzionato; la direzione dei lavori sul territorio grigionese affidata a un noto costruttore ticinese, l'ingegnere Giulio Pocobelli di Melide.

Segui la disputa sul tracciato della prima galleria ferroviaria svizzera attraverso le Alpi. La scelta favorì il progetto del San Gottardo e deluse le aspirazioni della Svizzera Orientale. Gli effetti della scelta furono importanti. Il Ticino conobbe un periodo di espansione economica. La Mesolcina conobbe un periodo di stagnazione.

Nei primi decenni di questo secolo i Grigioni e il Ticino ebbero un diverso atteggiamento verso la circolazione dei veicoli a motore. Il proibizionismo stradale grigionese fu rimosso soltanto nel 1925. Mio padre mi raccontava l'episodio dell'emigrante luminese Giuseppe Pronzini che aveva fatto fortuna in Belgio ed era tornato con un'automobile, una delle prime allora in circolazione. Il Pronzini trovò il modo di aggirare il divieto grigionese.

Al confine, dove ancora sorgeva l'edificio noto, per la sua prima destinazione, come "dazio", fece agganciare a una coppia di buoi la sua automobile che, così trainata, raggiunse Grono.

Vi furono più tardi incomprensioni anche sul tema della costruzione delle strade nazionali. La forte rivendicazione ticinese della galleria stradale del San Gottardo, che in un primo tempo il Consiglio federale e le Camere federali avevano escluso dalla rete delle strade nazionali, fu intesa da parecchi grigionesi come atto di ostilità verso la galleria stradale del San Bernardino, subito decisa e aperta al traffico nel 1967.

In realtà la galleria stradale del San Bernardino non ruppe soltanto l'isolamento della Mesolcina e della Calanca dal resto del Cantone, ma ruppe anche l'isolamento del Ticino al quale diede il primo collegamento stradale aperto tutto l'anno con il resto della Svizzera, e riveste e rivestirà anche in futuro per il Ticino una funzione importante nelle relazioni regionali, nazionali e internazionali.

Aspra, e per me dolorosa e lacerante, fu infine la divergenza sulla soppressione della ferrovia Bellinzona-Mesocco. Fu severo il giudizio dei mesolcinesi sull'atteggiamento del Ticino e non mancarono i rimbrotti personali, anche se il Consiglio di Stato ticinese avvertì la competente autorità federale che il problema concerneva più i Grigioni che il Ticino e che occorreva considerare i sentimenti degli abitanti della Mesolcina e della Calanca. Non è ancora adempiuta la promessa di costruzione di un binario industriale fatta dall'autorità federale con la decisione di soppressione del 1971.

Accanto a questi momenti di incomprensione possono però essere citati parecchi momenti di cooperazione.

Ragazzi della Mesolcina e della Calanca frequentano scuole ticinesi della fascia media e della fascia media-superiore. I dati più recenti, che si riferiscono all'anno scolastico 1986-1987, indicano che 29 allievi domiciliati nel Canton Grigioni frequentano scuole medie nel Cantone Ticino e 28 frequentano scuole medio-superiori (15 il liceo, 11 la scuola di commercio, 2 la scuola di amministrazione). Il numero di questi allievi è diminuito negli ultimi anni per effetto del miglioramento qualitativo della scuola in Mesolcina.

Particolarmente importante è la cooperazione nel settore della formazione professionale. Un accordo, ratificato dal Consiglio di Stato ticinese nell'agosto 1986, prevede un contributo finanziario del Canton Grigioni al Cantone Ticino per la frequenza, da parte di apprendisti che seguono il tirocinio in Mesolcina e Calanca, di scuole professionali artigianali, industriali e commerciali ticinesi, e di corsi d'introduzione, e per la partecipazione a esami pratici in Ticino; per la frequenza, da parte di altri giovani della Mesolcina e della Calanca, della scuola dei tecnici di elettromeccanica a Bellinzona, della scuola dei tecnici dell'abbigliamento e dello stile a Lugano, della scuola degli assistenti tecnici a Lugano-Trevano, della scuola tecnico-superiore pure a Lugano-Trevano e della scuola dei quadri dell'economia e dell'amministrazione a Chiasso. Questa

cooperazione concerne 231 apprendisti, di cui 164 di arti e mestieri, e 34 studenti nelle altre scuole citate del settore professionale.

In campo culturale ricordo la solidarietà dimostrata dal Canton Grigioni alla sfortunata impresa ticinese del CUSI (Centro universitario della Svizzera italiana).

In materia di sanità pubblica un accordo già esistente fra il Canton Grigioni e l'ospedale di Bellinzona è stato trasformato nel 1985 in un accordo tra il Canton Grigioni e il neocostituito ente ospedaliero cantonale ticinese. L'ente si impegna ad accogliere nei suoi ospedali i pazienti della Mesolcina e della Calanca alle tariffe applicate ai pazienti domiciliati nel Ticino. Quale compenso il Canton Grigioni versa un importo annuo di 1'050'000 franchi. È utile ricordare anche le dimensioni di questa cooperazione. I pazienti della Mesolcina e della Calanca curati nell'ospedale di Bellinzona sono stati 731 nel 1985 (per 6894 giornate di cura) e 727 nel 1986 (per 6707 giornate di cura).

Un'altra convenzione tra i due Cantoni disciplina gli aspetti finanziati del ricovero di persone domiciliate nel Ticino nella casa per anziani di Roveredo.

Intensi sono i vincoli economici. Angelo Rossi ricorda nella sua relazione i dati del 1980 che indicano un flusso pendolare di 632 persone dai Grigioni verso il Ticino e di 176 persone dal Ticino verso i Grigioni per l'esercizio di attività lavorative.

Lo sviluppo turistico della stazione di San Bernardino, che conosce ora non soltanto una stagione estiva ma anche un'intensa stagione invernale, attira un forte numero di ticinesi.

Anche la protezione ambientale non lascia indifferenti. Il 14 novembre 1983 il Gran Consiglio ticinese ha votato a forte maggioranza una risoluzione contro il progetto di un deposito di scorie radioattive al Piz Pian Grand, confermata poi con l'atto di opposizione 15 marzo 1984 del Consiglio di Stato. L'atteggiamento ticinese non è soltanto espressione di comuni interessi. È anche espressione di un dovere morale.

Ma è tempo di procedere a valutazioni sul futuro. Ritengo che cresceranno i fattori di cooperazione e diminuiranno i fattori di incomprensione. Condivido l'affermazione di Angelo Rossi nel senso che il disagio nei rapporti tra la Mesolcina e il Ticino non ha più ragione di essere.

La complementarietà prevale e prevarrà sulla concorrenzialità in materia di traffici. Le valutazioni d'oggi sono già profondamente diverse da quelle del recente passato. Ad esempio per quanto concerne i traffici su strada i Grigioni e il Ticino hanno un comune interesse a difendere il primato del trasporto delle persone nella consapevolezza degli effetti del traffico pesante sulla fluidità e sulla sicurezza della circolazione e sull'inquinamento fonico e atmosferico. Le esperienze fatte in queste settimane con il trasferimento del traffico pesante sulla via del San Bernardino dopo le catastrofiche alluvioni che hanno colpito il Canton Uri non ammettono dubbi.

E' opportuno citare qualche dato sul traffico nel 1986 nelle gallerie stradali del San Gottardo e del San Bernardino. La media giornaliera di transito è stata di 12'281 nella prima e di 4'461 nella seconda. Il rapporto percentuale del traffico nelle due gallerie era 37 : 63 (37 veicoli nella galleria del San Gottardo, 63 nella galleria del San Bernardino) nel 1979, l'anno prima dell'apertura al traffico della galleria del San Gottardo - periodo in cui la media giornaliera di transito nella galleria del San Bernardino superava i 6'000 veicoli -, ed è stato invece 73 : 27 nel 1986. Per quanto concerne i veicoli pesanti per trasporto di merci la media giornaliera nel 1986, calcolata sui giorni feriali, è stata di 1'587 veicoli nella galleria del San Gottardo e di 303 veicoli nella galleria del San Bernardino.

Restano diverse le tesi dei Grigioni e del Ticino sulla galleria ferroviaria di base, ma il confronto non è tra gli assi del San Gottardo e del San Bernardino, bensì tra gli assi del San Gottardo e dello Spluga, anche se non mancano i tentativi di mediazione: una ventina d'anni fa il Consigliere federale Bonvin lanciò l'idea della Griti, recentemente il Consigliere nazionale Cavelti ha lanciato il progetto dell'Ipsilon, con un tronco che da Trun si innesta sulla galleria Amsteg - Biasca. Pertanto la Mesolcina, anche per il diverso potere d'irradiazione della ferrovia, è soltanto sfiorata dal contrasto.

Cresceranno invece i bisogni di cooperazione in vari campi. Nel campo della protezione ambientale è avvertito il comune bisogno di lottare contro la minaccia dell'inquinamento dell'aria e delle acque, della moria delle foreste; delle alluvioni e degli altri gravi fenomeni naturali. L'impegno si estende alla pianificazione del territorio, per un'armonizzazione delle scelte territoriali nelle regioni vicine alla frontiera cantonale.

Nel campo economico cresce la complementarietà. Il baricentro della Mesolcina si sposta verso il Ticino, come avverte la relazione di Angelo Rossi, per la maggiore crescita demografica della bassa valle. Il forte sviluppo del terziario nel Bellinzonese - in questa zona la percentuale di persone attive nel terziario è del 65%, contro una media ticinese del 57% e una media svizzera del 54% - eserciterà una considerevole attrazione.

Infine si impone una maggiore cooperazione sul piano culturale. La difficile condizione delle minoranze ha indotto la Confederazione ad accrescere il suo intervento con il decreto federale del 24 giugno 1983 sull'aiuto ai Grigioni e al Ticino per il promovimento della loro cultura e della loro lingua. Il contributo, 3 milioni di franchi ai Grigioni per la lingua romancia e per la lingua italiana e 2 milioni di franchi al Ticino per la lingua italiana, è poca cosa se confrontato con il volume complessivo delle uscite della Confederazione. Testimonia tuttavia il maggior bisogno di protezione.

Il rapporto sugli indirizzi con il quale il Consiglio di Stato ticinese ha presentato nel 1982 gli obiettivi pluriannuali della politica cantonale indica quattro componenti della cosiddetta identità cantonale. Tre di essi

sono realizzati anche in Mesolcina: dal profilo fisico il paesaggio e gli insediamenti di tipo lombardo e di tipo alpino; dal profilo linguistico-culturale l'appartenenza all'area italiana; dal profilo economico-sociale il ruolo di intermediario qualificato tra il nord e il sud. Diversa è naturalmente la quarta componente, politica, per le due diverse sovranità cantonali.

Nel Ticino la minoranza di lingua italiana è raccolta in un Cantone che ha nella lingua comune la connotazione fondamentale. La Mesolcina e la Calanca appartengono invece con la Bregaglia e con la valle di Poschiavo, dalle quali sono però divise geograficamente, a un cantone prevalentemente di altre lingue e culture; sono quindi doppiamente minoranze: nella Confederazione e nel Cantone. Questa situazione accresce il dovere della cooperazione.

Quali devono essere i canali istituzionali di questa cooperazione? Ritengo che devono essere i canali delle autorità cantonali. Altre entità regionali non hanno un vero ruolo politico-istituzionale. Nel Ticino i distretti sono semplici circondari che servono per l'attribuzione di tribunali e di alcuni uffici cantonali. Limiti e diversità sussistono anche dal profilo dell'applicazione della legge federale sull'aiuto agli investimenti nelle regioni di montagna. La Mesolcina ha un'organizzazione regionale. Il Bellinzonese non l'ha poiché non sono date le premesse costitutive richieste dalla legislazione federale. Tuttavia gli enti locali hanno una importante funzione di iniziativa e di promozione.

Il destino chiama dunque la Mesolcina e il Ticino per i vincoli della vicinanza e per i vincoli della lingua e della cultura comuni a una più forte cooperazione nel rispetto delle diverse sovranità cantonali. Esprimo la speranza e l'augurio che il dovere della cooperazione possa crescere nella consapevolezza delle autorità e della popolazione.