

Filovie, la vocazione di Malvaglia Ottant'anni fa, inaugurata la "Orino-Ponterio"

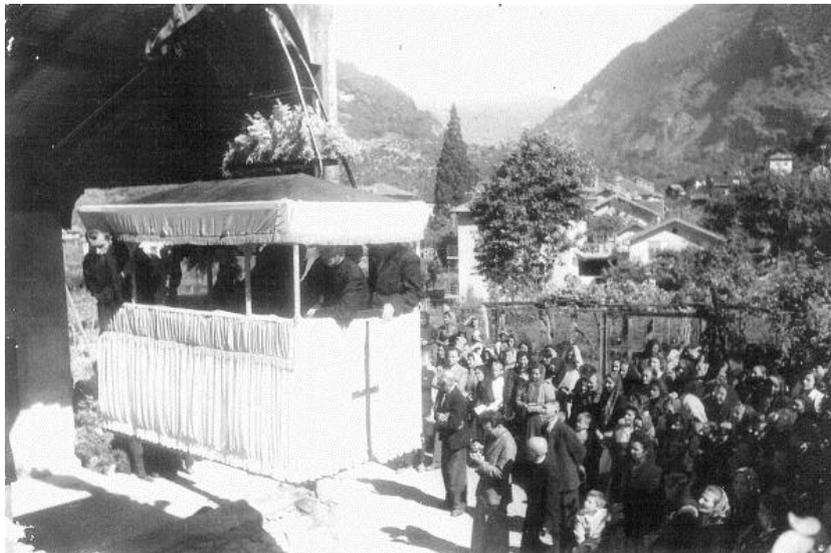
di Willy Baggi e contributi di Marco Saglini

Siamo all'inizio degli anni Trenta del secolo scorso. Al piano e sui monti, si vive un presente che risale nella notte dei tempi. Non si ha nulla, o quasi, per incominciare e si ha tutto da fare. D'estate, quanto sudore perla lungo i labirinti delle rughe scalpellate sui visi! D'inverno, quanto sono rattrappite le guance dalle folate di un vento siberiano! Qualcuno si convince che sia giunto il momento di uscire dal mondo medioevale per avvicinarsi agli albori della modernità. E questo qualcuno è un funzionario statale, uno dei tanti che in quegli anni hanno un profondo senso del servizio pubblico. Si adoperano per suggerire e progettare soluzioni atte a migliorare la quotidianità della vita delle comunità presso le quali svolgono il loro mandato. Sentono una responsabilità spontanea, corroborata da una valenza morale. Il sottoispettore forestale Emilio Guidi, di stanza a Malvaglia, tocca con mano le immani fatiche cui sono sottoposti donne e uomini. Non si contano le ore impiegate per raggiungere tutti i monti dov'è possibile trovare un ciuffo d'erba per bovini e ovini. Nella mente di Emilio Guidi frulla l'idea di una carrozzabile che sostituisca i difficoltosi sentieri che collegano il piano al monte di Dandrio, una carrozzabile che faciliti il trasporto delle poche e semplici ma pesanti cose legate a quell'economia di mera sussistenza che caratterizza la vita nei nuclei dove sovente si trascorrono tutti i dodici mesi dell'anno.

L'idea

Domenica 26 giugno 1932 (*"Popolo e Libertà"* dell'11 luglio 1932), presso il Ristorante Prospero, alcuni cittadini ascoltano la relazione di Emilio Guidi sulla possibilità, sull'opportunità, anzi sulla necessità di migliorare le comunicazioni tra il paese e la valle. Il sottoispettore forestale esordisce: *"Un rustico e difficile sentiero mette oggi in comunicazione il piano colla frazione di Dandrio. Tutti i prodotti devono essere trasportati o con somaro o a mezzo di fili a sbalzo e a freno. Ci si può immaginare che nessuna selvicoltura razionale sia possibile sotto un simile stato di cose. E anche l'agricoltura s'è dovuta limitare ad un irrazionale sfruttamento tanto dei numerosi monti, come dei bellissimi alpi. E la gioventù comincia perciò ad abbandonare."* Urge quindi migliorare la viabilità. Ma da dove iniziare? Sarebbe logico dal piano e a sud del corso d'acqua dell'Orino per collegare anche le frazioni, e con un ponte moderno vicino a quello di *Laù* (inizio 1600, indicano gli storici) raggiungere la sponda destra del fiume e da lì con un paio di curve raggiungere Ponterio. Ma Emilio Guidi e il suo superiore, l'ingegnere Carlo Albisetti, ispettore forestale federale, avvertono subito un problema di non poco conto. Il tratto viario Malvaglia-Ponterio verrebbe a costare un occhio della testa, 200'000 franchi e

s'impiegherebbero diversi anni, troppi rispetto alla possibilità di realizzare in tempi ragionevoli una carrozzabile da Ponterio a Dandrio. Guidi e Albisetti sanno che esiste una soluzione che funziona nei vicini cantoni d'oltre Gottardo: la filovia aerea quale nuovo mezzo di trasporto, non solo per le merci ma anche per le persone. Guidi presenta un preprogetto eseguito dall'ingegnere Elzi di Locarno. Nasce così l'idea di realizzare una filovia Orino-Ponterio con un costo stimato attorno ai 50'000 franchi e una manutenzione sopportabile sul piano finanziario. Questa soluzione aerea consentirà di portare a Ponterio i mezzi meccanici e i materiali indispensabili. Da questa riunione del 26 giugno 1932 scaturisce un piano di realizzazione: priorità filovia Orino-Ponterio, poi in ordine di successione, costruzione della carrozzabile da Ponterio a Ponte Canale, e di seguito a Ponte Cabbiera, a Caslou, Madra e Dandrio. Viene pure nominato un comitato (presidente Luigi Cavargna Sani e vice Emilio Guidi) incaricato, in primo luogo di attivare le pratiche per la richiesta della concessione da parte dell'autorità competente, secondariamente di costituire il Consorzio per la raccolta dei fondi non coperti dai contributi pubblici.



Richiesta

Il 28 dicembre 1932, il municipio di Malvaglia inoltra all'autorità cantonale la richiesta per ottenere la licenza di costruzione. L'istanza presso Bellinzona è ribadita l'8 febbraio 1933 dal comitato privato costituitosi nella storica riunione del 26 giugno 1932. L'autorizzazione è rilasciata dal Consiglio di Stato il 24 marzo con l'accordo di un sussidio del 30% su un costo preventivato di fr 58'500 (Estratto Risoluzioni del Consiglio di Stato No 1017). Il 14 dicembre lo stesso Consiglio di Stato comunica a Luigi Cavargna Sani, presidente del comitato promotore, la conferma della risoluzione del 24 marzo nonostante il rifiuto nel frattempo opposto dal Consiglio Comunale al relativo messaggio del Municipio (Estratto Risoluzioni del Consiglio di Stato No 5319). La costanza dei promotori è pure premiata dal Consiglio Federale con la partecipazione di una quota del 33 1/3 per cento (anticipazione su " *Il Dover*" dell'8 marzo 1934 da parte dello stesso ingegnere Carlo Albisetti). La conferma del Consiglio Federale al Consiglio di Stato ticinese arriva puntuale con lettera in

data 4 maggio 1934 e firmata dal neoeletto cancelliere George Bovet. Sempre su “*Il Dovere*” dell’8 marzo, Carlo Albisetti, che con il suo collaboratore Emilio Guidi ha seguito tutto l’iter dell’iniziativa, scrive: *“non nascondo che il progetto ha fatto nascere in paese, fra favorevoli e contrari, dissidi così come avviene sempre quando si vogliono introdurre innovazioni di qualche entità in un comune. Fortunatamente i fautori non si lasciarono scoraggiare convinti della bontà tecnica dell’opera da loro proposta e incoraggiati dai risultati conseguiti altrove (nelle località da essi espressamente visitate) e malgrado della riluttanza di taluni e del patriziato - che non so per quali fondate ragioni non ha voluto concedere il richiesto sussidio - tennero duro ed ora si vedono coronata la loro ardita impresa”*. E Albisetti conclude: *“ed una lode va attribuita al benemerito Capo del Dipartimento di Agricoltura Signor Consigliere di Stato Antonio Galli il quale, per accertarsi dell’opportunità e efficacia della proposta innovativa di una filovia, visitava località diverse nel vicino cantone di Uri e non esitava quindi a riconoscere tutta quella importanza agricola-economica che altri governi già le avevano assegnata”*.

Realizzazione

Nel frattempo, il 14 gennaio 1934, si è costituito il “Consorzio Pro Filovia Orino Ponterio”. Con una circolare sollecita il contributo dei concittadini per coprire la cifra da aggiungere ai sussidi cantonali e federali. Doverosa la segnalazione dei membri del suo consiglio d’amministrazione: presidente Luigi Cavargna Sani, vice-presidente Emilio Guidi, membri Enrico Dandrea, Quirino D’Andrea, Calimero Baggi, Felice Baggi, Alessandro Prospero, Mario Cavargna, Mosè Righenzi, Silvio Scossa Baggi, e il segretario Gualtiero Scossa (circolare ai concittadini del febbraio 1934). Il presidente Luigi Cavargna Sani, contadino non particolarmente benestante, anzi, dà l’esempio: vende una mucca e i 1’000 franchi ricavati vanno nella cassa del consorzio. Tangibile segno della sua fiducia nell’opera che ormai si avvia alla realizzazione. La costruzione è portata a termine in poco meno di un anno. Si tratta di una filovia del cosiddetto tipo “*va e viene*”, ossia composta di due cabine: una scende l’altra sale. L’inaugurazione avviene **sabato 19 ottobre 1935**. I nostri quotidiani salutano con grande entusiasmo **la prima filovia costruita sul territorio cantonale**. I loro inviati hanno la possibilità di constatarne l’assoluta affidabilità. Il suo funzionamento è comandato elettricamente dalla stazione inferiore di Orino collegata via telefono con quella a monte, a Ponterio. Lo speciale carrello a 8 ruote per la sospensione fa sì che ogni scossa venga evitata al passaggio dei tralicci, o alberi portanti. I presenti assistono alle prove del freno automatico che, con la pressione su un semplice bottone, blocca la cabina nello spazio di pochi centimetri. E per aumentare ulteriormente la sicurezza viene aggiunto un altro freno automatico che agisce sul cavo portante in caso di rottura di quello traente, ipotesi molto remota poiché entrambi i cavi sono realizzati con il sistema a treccia (Litzenkonstruktion) che li rende resistenti e poco sensibili alle influenze esterne. Inoltre il cavo portante della cabina per soli passeggeri offre una resistenza alla rottura (Bruchfestigkeit) di 35,5 tonnellate, 4 volte la sicurezza normale. Quello della cabina per trasporto di persone, animali e prodotti agricoli vari, ha una resistenza alla rottura di 50 tonnellate, 3,5 la sicurezza normale! Ma se proprio dovesse capitare l’impensabile, ad esempio la rottura del cavo traente, la cabina verrebbe fermata senz’alcun pericolo per i passeggeri. Questi verrebbero messi in salvo da un vagoncino di soccorso azionato da un argano che parte dalla stazione superiore.

La cabina più piccola, quella esclusivamente riservata al trasporto delle persone, quattro al massimo, è di colore bianco. L'altra, molto più ampia, e adibita, come appena detto, anche al trasporto di bestiame e materiale vario, è di colore rosso. Sarà infatti questa a trasportare a Ponterio l'autoveicolo, ovviamente con più viaggi poiché in parte smontato, dell'Impresa Molo e che verrà usato per la costruzione di una strada carrozzabile da Ponterio a Dandrio. I lavori dureranno quasi tre anni. La loro conclusione viene festeggiata a Dandrio il 6 giugno 1943 alla presenza di autorità cantonali e federali. L'allegria è assicurata dal nostro Vittorio Castelnuovo, poeta e cantore delle gioie e dei dolori vissuti dalla nostra gente e che, tra l'altro, ha già reso celebre in Ticino e oltre Gottardo il primo impianto di filovia aerea realizzato nel nostro cantone dedicandogli il brano **"La filovia da Malvaia"**. In un'azzeccata e simpatica strofa il cantautore di Biasca rievoca lo storico volo spiccato da Plinio Romaneschi, domenica 20 agosto 1939, sopra l'orrido dell'Orino ("*...bottiglie di vini freschi, fiaschi a la Romaneschi pescati in giù 'n drà val.*").



Quando la storia si chiama nostalgia

C'è poi chi coglie l'opportunità di rendere ancora meno pesante la camminata tra i vari nuclei, in particolare la più lunga che unisce Ponterio e Dandrio. Infatti a Guglielmo Menegalli, *"ul Bofa"* per gli amici, viene la geniale idea, geniale proprio nella sua semplicità, di avviare un trasporto motorizzato. Acquista una jeep d'occasione, la smonta per poterla fare arrivare a Ponterio. Animo generoso, quello *"dr'u Bofa"*! Quante volte gli capiterà di far salire sul suo veicolo poveracci piegati in due dal peso del gerlo o del sacco caricati sulle spalle! Nel 1949, Guglielmo ha l'onore di sistemare sul suo mezzo la Madonna Pellegrina per un'andata e ritorno Ponterio-Dandrio. Due anni dopo il nostro *"Bofa"* mostrerà la bellezza della valle a un illustre ospite, Ferdy Kübler, invitato a Malvaglia dal suo ex-datore di lavoro Edoardo Barth. Ma torniamo alla nostra filovia. In più di vent'anni di intensa attività non registra alcun incidente per le persone. Anzi. In più occasioni si avverte tutta la sua utilità. Un esempio: siamo a metà settembre del 1945 in zona *Laröc*, sopra la Villa di Dagro. Sono circa le 20.00. Marina Scossa-Baggi (nata Ambrosetti) sta aspettando il marito Alessandro sceso a

Dagro per falciare *ul radasi*. Marina è alla sua terza gravidanza. Nel 1940 (Sandrino) e nel 1944 (Maria) sono arrivate le due prime creature. Ha quindi una certa esperienza, o meglio, un'esperienza certa in materia. Pensa di avere ancora alcuni giorni a disposizione prima di scendere al piano. Invece, improvvisamente è colta dalle doglie. Occorre affrettarsi. Scende a Dagro per avvisare e farsi accompagnare dal marito. Passano da *Qualguagn* per chiedere a Rosa Baggi (nata Prospero, vedova di Vittore Baggi) se può unirsi a loro. Rosa non esita. Si mette un gerlo sulle spalle con dentro un lenzuolo da usare in situazione d'emergenza. Gli interrogativi sono pesanti: Marina arriverà in tempo dalla levatrice Costantina Cavargna Sani? E prima ancora, potranno scendere con la filovia? Sono passate le 21.00 ed è quindi già buio. All'altezza della cappella di *Pos Mazei*, il marito decide di lasciare la moglie e la Rosa per raggiungere più in fretta possibile il Grotto Prospero. Per telefono si avvisa Robert Scossa, l'operatore che dalla stazione di Orino comanda l'impianto. Questi torna alla postazione, e appena riceve da Ponterio l'informazione che Marina è in cabina, la fa partire. La partoriente arriva dopo i soliti 7 minuti impiegati dalla corsa. Il tempo di portarla da Costantina (comunemente chiamata *Cumarina*), la vicina levatrice di Orino, Marina dà alla luce una bella femminuccia. Sono le 22.30. Il primo vagito di Valentina è accompagnato da un grande sospiro di sollievo di tutti quanti la attorniano.

Viceversa per quanto concerne il trasporto degli animali qualche contrattempo ci scappa. E proprio una delle figlie di Guglielmo Menegalli, Rosilde, vera memoria storica del paese, ci racconta l'episodio del maiale di Luigi Menegalli Boggelli (detto "*ul Rüssi*"). Si presenta alla stazione di Ponterio con la sua bestia, pronta per la mazza. C'è la cabina bianca riservata solo ai passeggeri. L'addetto alle manovre Bernard Saglini fa notare al nostro che deve aspettare la cabina-vagone sulla quale si caricano gli animali. Ma il "*Rüssi*" non ne vuol sapere di aspettare. Vuole scendere subito, a tutti i costi. Bernard finisce per cedere. E il maiale sale come un signor passeggero. Purtroppo, quando la cabina è sull'orrido dell'Orino, l'animale si agita e verosimilmente con il muso solleva il gancio che fissa le due porticine e finisce nel vuoto. "*Ul Rüssi*" con un disperato gesto tenta di trattenerlo con la coda. Buon per lui che molla subito la presa! Rosilde ci racconta pure della gara fatta dai giovani di Orino e della Fierata (i vari *Lel, Papin, Jacques, Duardo, Fel*) durante la discesa di una cabina. Da Ponterio volano giù tra i sassi del *Crasögn*, tagliano i sentieri, saltano qualsiasi ostacolo, e arrivano in basso contemporaneamente alla cabina! I più temerari riescono anche a batterla! I lavori di manutenzione non sono eccessivi, ma decisamente indispensabili. Il cavo portante deve sempre essere ben ingrassato anche agli appoggi sui piloni. Quello traente va lubrificato su tutta la lunghezza. Lavori eseguiti in modo incredibile: i due cugini Righenzi, Mario detto *Lanza* ed Enrico detto *Poia* sono in piedi sul tetto delle due cabine, senza nessuna imbracatura o altro tipo di sicurezza, come ad esempio una rete metallica fissata sul perimetro del tetto stesso. Non paiono proprio soffrire di alcuna vertigine e procedono con la necessaria lentezza (la velocità è ovviamente regolata dal tecnico presente nella postazione base di Orino) e la massima concentrazione. I maligni insinuano che il segreto si trova nel fiaschetto nascosto in un angolo della cabina stessa!

Ciao, cara vecchia Filovia!

La filovia svolge il suo insostituibile e prezioso ruolo fino agli anni Cinquanta. Ora dovrebbe venir realizzata l'ultima fase del progetto presentato da Emilio Guidi in occasione della storica riunione del 26 giugno 1932, ossia il collegamento stradale tra il piano e la valle. E in effetti lo si esegue. Tuttavia non più con un nuovo ponte in direzione della sponda destra dell'Orino che consentirebbe con due o tre tornanti di raggiungere Ponterio, soluzione auspicabile anche per l'esposizione solatia del pendio, parecchio importante durante la stagione invernale. La pressione degli abitanti in collina, che da anni aspettano la tanto agognata strada, ma soprattutto la decisione dei rappresentanti della futura Società Anonima Officine Idroelettriche di Blenio, (OFIBLE) di non accollarsi la spesa della costruzione di un ponte sull'Orino, hanno spinto per il tratto più pericoloso della *Scanéra*. Poco tempo dopo, quella struttura che dal 1935 costituisce la seconda pelle dei malvagliesi e che pulsa all'unisono con i loro cuori viene smantellata. Ci vorranno anni per allentare la stretta.

Per concludere, il lettore ci consenta:

-un'osservazione significativa: nella relazione tecnica del 1932, al paragrafo (punto 7) dedicato alla costruzione della stazione di Orino, si legge: *“La stazione inferiore, trovandosi quasi nel centro del paese e sulla strada cantonale, richiede una costruzione di una certa mole, onde potervi installare in modo pratico e sicuro tutto il macchinario; richiede inoltre una costruzione alquanto decente anche dal lato estetico, e ciò per non sfigurare troppo colle case d'abitazione che la circondano”*. Ovvero uno dei valori d'altri tempi!

-una precisazione: quest'articolo è stato reso possibile grazie ai documenti consegnatici dal signor Leonida Martinola il 27 luglio 2011 alla vigilia della mostra dedicata alle fotografie di Domenico Ceresa. Al caro Leonida (figlio di Giovanni Martinola, più volte sindaco dagli anni Venti agli anni Cinquanta) vanno i nostri più vivi e cordiali ringraziamenti.

II. La “Filovia Monte Dagro SA”

Se, come abbiamo visto, la storica Orino-Ponterio rispondeva all'impellente necessità di migliorare il collegamento e la viabilità in Valle Malvaglia per strappare la sua gente alla misera economia di sussistenza nella quale viveva da secoli, quella che viene inaugurata nell'agosto 1996 ha uno scopo molto meno costrittivo. D'altronde l'idea nasce in seguito all'evento ambito da ogni cacciatore. Nel settembre 1994, Gianni Roberti, proprietario di un rustico a Dagro, fa suo un cervo. L'amico Jean-Claude D'Andrea osserva: *“se avessimo una filovia potremmo scendere al piano per festeggiare!”* La battuta arriva alle orecchie di Giancarlo Galizzi prima, a quelle di Gianni A. Baggio poi. Sulle prime, l'avvocato pare molto scettico. Dopo pochi giorni si ricrede. E l'idea si concretizza il 20 maggio 1995. Nella sala del Consiglio Comunale, viene ufficialmente costituita la società **“Filovia Monte Dagro SA”**. Si afferma, e questo con giusta ragione, che la carrozzabile che sale dal piano e raggiunge i monti della val Malvaglia fino a Cassina di Dagro comporta passaggi difficili e molto pericolosi in caso di brutte condizioni atmosferiche, oltre alla lunghezza e quindi ai tempi richiesti dal percorso. Per il resto i presenti fanno discorsi piuttosto generici: organizzare attività, prendere iniziative destinate all'ambiente e alla cura dei nuclei abitati, dei boschi, dei sentieri, della flora e della fauna in Valle Malvaglia. Sulla Voce di Blenio del giugno 1995 si legge che il preventivo ammonta a 1'650'000 franchi. Un milione sarebbe già coperto da sussidi cantonali e federali (LIM) e da crediti bancari, altri

305'000 da privati. Mancherebbero all'appello 345'000 franchi, da coprire con azioni ordinarie del valore di 1'000 fr l'una, o con buoni di partecipazione di 200 fr l'uno.

La genericità degli obiettivi è ancora più palese nei discorsi pronunciati in occasione dell'inaugurazione dell'impianto, svoltasi il 31 agosto 1996 con pifferi e tamburi e in presenza di uno straordinario parterre de *rois*. Accanto a Giovanni A. Baggio, presidente del Consiglio d'Amministrazione della "*Filovia Monte Dagro SA*", ci sono Luca Baggi, sindaco di Malvaglia, Giorgio Giudici, sindaco di Lugano, Marco Solari, presidente dell'Ente Turistico Ticinese, Marco Borradori, Consigliere di Stato e Direttore del Dipartimento del Territorio e Ivo Soldini, giovane ma già noto artista scultore. Il tono generale di tutti gli interventi è improntato a una scontata retorica. Nessuna proposta concreta, come se la filovia stessa fosse in grado di fare tutto da sola grazie alla sua semplice esistenza, ossia attirare ospiti, villeggianti, escursionisti vari, patiti del trekking, ecc. (VdB settembre 1996). Nel 1997, l'assemblea ordinaria degli azionisti della "*Filovia Monte Dagro SA*" registra sempre un grande ottimismo. Si evocano persino possibili, se non addirittura probabili sviluppi residenziali, turistici e sportivi (VdB maggio 1997).

Nel 2'000, in occasione della seduta straordinaria del 26 ottobre, emergono le prime avvisaglie di una situazione finanziaria ballerina, entrata in crisi a causa di una gestione un po' troppo allegra. Alla presidenza del Consiglio d'Amministrazione Roberto Munari subentra a Giovanni A. Baggio (VdB novembre 2000).

Nel dicembre 2001, l'Assemblea degli Azionisti nomina una *task force* per risanare la società in serie difficoltà. Fanno parte di questa commissione speciale: Luca Baggi, Bernardino Cima, Michele Ferrari, Thierry Grata e Roberto Ratti. "*Questo gruppo di lavoro dovrà agire in fretta e proporre agli azionisti, ancora nella prossima primavera, la nuova strategia per risollevare la società dalla grave crisi*" (VdB gennaio 2002). *Mission impossible!* La commissione ad hoc non ce la fa e nell'estate 2003 la "*Filovia Monte Dagro SA*" viene dichiarata fallita. Nel febbraio 2004, è rilevata, dopo un'asta sui generis, da Roberto Maffioli quale "*Filovia Malvaglia SA*". Dopo una breve pausa per lavori di manutenzione l'impianto viene riattivato. Franco D'Andrea lo gestisce unitamente al Ristoro alla stazione superiore, e con risultati tutto sommato decenti. Ma gestore e proprietario non sono in sintonia su ulteriori e necessari interventi. Il 31 gennaio 2012, Franco D'Andrea rinuncia a continuare. E l'impianto si ferma.

III. Rilancio della "*Filovia Malvaglia SA*"

Dopo quattro anni di interruzione, la Filovia che porta al monte di Dagro rinascerà all'inizio della prossima primavera, ciarpame burocratico permettendo. Il recupero è avvenuto grazie all'interessamento di alcuni privati che hanno rilevato la "*Filovia Malvaglia SA*", impianto e Ristoro a monte. La lezione sugli errori commessi in questi ultimi quindici anni dovrebbe, anzi deve servire. I nuovi promotori lo sanno bene. Sanno innanzi tutto mettere a fuoco gli interessi che potrebbero avere i potenziali utenti della filovia, locali e forestieri. A 1'400 metri di altitudine, raggiungibili in 10 minuti, che cosa si può offrire di attrattivo? Ci vuole una riflessione intelligente e creativa, anche per stabilire le priorità. Semplici camminamenti lungo sentieri che indicano flora e fauna della zona? Trekking di più giornate attorno al massiccio dell'Adula tra paesaggi stupendi e usufruendo delle comode capanne costruite lungo il percorso? Formazione di giovani rocciatori su palestre di

arrampicata non troppo impegnative? Escursioni in mountain bike lungo pianori mozzafiato? O anche discese con rampichino lungo vecchi sentieri e provarne i brividi e le emozioni? La stessa cosa dicasi per il parapendio. Inoltre, lo stesso pendio tra Dagro e Cassina di Dagro non potrebbe consentire pure soggiorni invernali per ritemperare fisico e mente, o anche per iniziare i più piccoli alla pratica sciistica? Non verrebbe forse facilitato l'uso delle motoslitte, parcheggiate sul terrazzo di Dagro? In un mondo sempre più insicuro perché cercare altrove e lontano quando c'è tutto o quasi sull'uscio di casa? E sempre più interessanti saranno le visite a nuclei e costruzioni in totale rottura con le abitudini di oggi. Non mancano seri progetti, uno di sicura rilevanza nazionale, di restauro e di conservazione per lasciare intatte le testimonianze storiche del passato di questa regione e di tramandarle alle generazioni future.

Utile sottolineare il grosso atout del quale potrà beneficiare la ripresa dell'attività della "Filovia Malvaglia SA": la vicinanza con l'autostrada. Da ogni parte del Cantone si può essere (auto + filovia) a 1400 metri in meno di un'ora. Condizione tuttavia che c'era già nel 1996, anno della sua inaugurazione. Ma, come l'abbiamo visto, non è bastata. I nuovi proprietari dell'impianto, e ne abbiamo la certezza, sono del tutto consapevoli della necessità di una gestione allo stesso tempo rigorosa e inventiva, a cominciare dal Ristoro alla stazione superiore.

Sporcarsi le mani

Non si dimentichi il passato: chi saliva sulla vecchia Orino-Ponterio non sempre aveva come meta un monte, ma semplicemente il Grotto Prospero a Ponterio per trascorrere un bel pomeriggio o un'allegria serata per una cantata con gli amici. Se si sfogliano le pagine dei nostri quotidiani degli anni Trenta, Quaranta e Cinquanta, ci si rende conto quante erano le comitive organizzate per celebrarvi i più disparati anniversari, non ultime quelle delle rimpatriate di classe o di scuola reclute. Ma c'è di più: vi immaginate che cosa avremmo fatto se, durante la torrida estate di questo 2015, avessimo avuto la possibilità di trovare in pochi minuti refrigerio in altitudine! I nuovi operatori sanno perfettamente che occorrerà rimboccarsi le maniche e usare i mezzi offerti dalle nuove tecnologie, internet compreso, con tutte le loro potenzialità. Ma tutto questo è ancora insufficiente. L'impianto è fermo da quattro anni. La tecnica del passaparola richiederà il suo tempo. E non basterà affidarsi a istituzioni turistiche che non hanno la necessaria agilità e flessibilità per interventi efficaci su micro realtà come la nostra. Andrà pure stabilito un contatto diretto con tutta una serie di società, di organizzazioni, non solo cantonali ma anche d'oltre Gottardo: spiegare loro il nuovo progetto con cartine e fotografie supportate da qualche spezzone di filmato girato sui fianchi e sulle vette delle nostre montagne. E chi sarà coinvolto in questa non facile operazione di rilancio, deve avere bene in testa che i nostri ospiti sono clienti, e come affermavano i nostri emigranti: *"il cliente ha sempre ragione"*. Solo con questa mentalità si potrà affrontare la sfida del rilancio di un mezzo che da ottant'anni ha contribuito a dare un'identità al nostro paese. Ci vorrà il fuoco sacro, la ferma volontà di sporcarsi le mani, non solo da parte dei membri del consiglio d'amministrazione, presidente in testa, ma anche da chi ha nel cuore l'anima, la vitalità della nostro piccolo mondo vallerano, Media e Alta Blenio comprese. I fautori di quella che oggi potremmo chiamare la filovia Valserino-Dagro, intendono anche far ricordare le

fatiche dei propri vécc, che hanno bagnato col loro sudore ogni centimetro di questa terra un tempo così avara, e meritarsi pienamente la fiducia di una comunità generosa nel suo pubblico contributo.

Chi scrive si permette di chiudere ribadendo che la ripartenza dovrà comunque aver luogo non prima di aver individuato la persona capace, motivata e sveglia in grado di gestire al meglio il Ristoro della stazione superiore. Strategicamente fondamentale il suo ruolo. Ostello-Ristoro Dandrio *docet*.