

## La Voce di cinquant'anni fa

Ottobre 1979

a cura di Tarcisio Cima

I titoli e i testi originali del 1970 sono riprodotti in corsivo.

### **Raggruppamento terreni**

La prima pagina è interamente dedicata alle opere di raggruppamento terreni e migliorie fondiari in Ticino, opere che per quanto riguarda la Valle di Blenio nel 1970 si stanno avviando alla conclusione. L'articolo ha un taglio storico ed è il riassunto di un più ampio contributo apparso sulla "Rivista tecnica" del 15 luglio precedente.

La questione dell'eccessivo frazionamento dei terreni in Ticino era sentita fin dai tempi più remoti. *Già nel 1700 gli storici Schinz e Bonstetten, e più tardi il Franscini, avevano indicato l'eccessivo frazionamento dei terreni come uno dei mali peggiori che affliggevano l'agricoltura. La terra era inoltre gravata da un mucchio di diritti, triste eredità del periodo feudale, che ne impedivano un razionale sfruttamento. Non appena ottenuta l'indipendenza, il Cantone cercò di porre rimedio a questa pesante situazione.*

La Valle di Blenio è stata la prima a dare avvio concretamente ai lavori, seppure in forma di esperimento. *Nel 1912 la legge [Legge sul raggruppamento terreni del 1902] veniva riveduta e adattata e il geometra Fulvio Forni iniziava il primo esperimento proprio in Val Blenio, sui monti di Castreda e Muada in territorio di Corzoneso. Pur trattandosi di un piccolissimo esempio, la ricomposizione fondiaria di Castreda e Muada indicò la strada da seguire.*

Bisognerà però aspettare fino allo scadere degli anni '50 affinché si cominciasse a fare sul serio. Prima a cominciare, la Valle di Blenio è anche la prima a finire. *Attualmente si stanno eseguendo il raggruppamento di Olivone e l'ultima parte di Corzoneso e Malvaglia. È in via di compimento l'opera a Ponto Valentino, Castro e Marolta. E così la valle di Brenno Bertoni, quella che ha avuto il merito di realizzare i primi esperimenti sui monti di Corzoneso, sarà la prima tra le valli ticinesi ad ultimare la grande opera del riassetto fondiario.*

Sull'arco di un quindicennio è stato svolto un lavoro immane, che lascia ancora oggi stupito chi ha la consapevolezza della situazione di partenza e dell'estrema difficoltà di intervenire in un campo, quello della proprietà fondiaria in ambito agricolo, che per secoli aveva alimentato acerrimi conflitti inter- e intra-famigliari e arricchito stuoli di avvocati e notai.

Per dare un'idea, nel comprensorio della Media Blenio (da Acquarossa ad Aquila) il raggruppamento terreni ha ridotto il numero dei fondi da 62'705 a 3'943. La superficie media dei fondi agricoli è passata da 338(!) a 8'755 mq. Ma non solo ricomposizione particellare: nel medesimo contesto sono state realizzate ingenti opere di migliorie fondiari, in particolare dotando la valle di una fitta ed estesa rete di nuove strade agricole che ha interessato non solo il fondovalle ma anche i suoi versanti, raggiungendo in pratica tutti i monti di media altitudine. Raggruppamento e strade hanno salvato l'agricoltura in

valle dal collasso imminente e le hanno consentito di adeguarsi ai tempi, per essa comunque difficilissimi, e di interpretare nuove funzioni in ambito sociale, ambientale e paesaggistico. Da subito le strade agricole sono state utilizzate anche per lo svago e la ricreazione, in particolare nell'ambito del recupero e la valorizzazione degli edifici agricoli tradizionali in funzione della residenza secondaria. Dal canto suo la ricomposizione fondiaria ha posto le basi senza le quali non sarebbe stato possibile, di lì a poco, elaborare e adottare i Piani regolatori comunali, in ossequio alla nuova legislazione federale in materia di pianificazione del territorio. Se mi si dovesse chiedere qual è stato il fattore principale dello sviluppo socioeconomico bleniese a partire dal secondo dopoguerra, risponderei senza esitazione: il raggruppamento terreni e le strade agricole.

Un'operazione così complessa e incisiva non solo sul piano socioeconomico, ma anche su quello culturale e, direi, antropologico, non poteva certo essere una passeggiata. Difatti il percorso è stato irto di ostacoli e costellato di controversie. Un percorso che ho vissuto e guardato con gli occhi critici di un adolescente consapevole. Tutti si sentivano svantaggiati nelle assegnazioni di terreni, nessuno si considerava favorito. Anche se probabilmente qualche favorito c'è pur stato. I litigi, le contestazioni, i ricorsi fino alla più alta istanza (a Losanna, a Losanna!) erano all'ordine del giorno. Le autorità preposte e i tecnici addetti ai lavori bersaglio delle invettive e dello scherno popolari. Per quelli di Dangio-Aquila l'ingegner Pastorelli (direttore dei lavori) era subito diventato l'*Impostorell* e il geometra Pastugia (suo aiutante) *ul Pastrügna*. Troppo facile, amici!

## **Olivone**

### **40 anni al servizio della Posta**

Per noi, ragazzi negli anni '50 e adolescenti nei '60, era semplicemente il Max. Non ne conoscevamo il cognome. Non ce n'era bisogno. Max: l'autista, anzi il chaffeur, della posta. Per noi la posta, anzi era indifferentemente l'Ufficio postale e il bus delle PTT. Tutti conoscevano il Max, perché quasi tutti una volta o l'altra prendevano la posta. Capitava che un ragazzo si azzardasse a fare casino e a mancargli di rispetto. Ma lui sapeva come farsi rispettare. Si narra che i più ribelli li facesse scendere obbligandoli a proseguire il viaggio a piedi. Altri tempi! Lo vogliamo qui ricordare ripubblicando l'articolo e la fotografia che la Voce ha dedicato ai festeggiamenti per i suoi 40 anni di servizio.

*Venerdì 25 settembre molti si sono chiesti perché l'autopostale, tutta inghirlandata, sia partita da Disentis in clima di tanta festa. I festeggiamenti erano per il suo "auriga", l'autista Max Kuster di Olivone. Durante l'estate da ormai quarant'anni egli transita sul passo del Lucomagno, e questo ci è sembrato un traguardo da ricordare. I collaboratori della posta hanno avuto la gentilezza di sorprendere il festeggiato con una semplice ma dignitosa festa di ringraziamento e di riconoscenza. In tutti questi anni Max Kuster ha guidato con bravura il pesante automezzo senza alcun incidente. Possiamo immaginare le circostanze e le situazioni nelle quali prestò il suo prezioso servizio. Gli anni '30 non si possono paragonare agli anni '70. La strada serpeggiante, stretta, senza alcun asfalto, cagionava molti fastidi e preoccupazioni. Il veicolo disponeva allora di 17 posti e raggiungeva la velocità massima di 30 km/h e veniva avviato con una recalcitrante manovella. Oggi Max è al volante di un comodo torpedone di trenta posti dotato di ogni confort. Con puntualità, precisione e bel garbo, per 40 anni Max ha fatto la spola tra Acquarossa e Disentis tanto in giornate meravigliose quanto tra tormenta e temporali, costretto qualche volta a fermarsi a Casaccia e ritornare in Blenio. Con la fine dell'anno Max Kuster abbandonerà il volante del familiare carro alpino e passerà al beneficio della meritata pensione. Gli auguriamo vivamente una sera della vita serena e felice.*

Ma purtroppo fu presto notte: la vita Max Kuster giunse al termine già nell'agosto del 1973.

## **Olivone**

### **Inaugurato il Bar Feo**

*Aggiungendosi alla decina di ritrovi pubblici che in quel di Olivone offrono le più svariate possibilità di ritrovo, è stato inaugurato il Bar Feo voluto dai coniugi Orfeo e Sofia Degrussa, a mezza strada tra la Posta e il ponte Canna. All'ospite si presenta spazioso, razionale e signorile offrendo possibilità di banchetti e di riunioni. Alla simpatica cerimonia di apertura ha presenziato anche la banda di Olivone traducendo in briose note musicali gli auguri di sempre costante e duraturo successo.*

A furor di popolo, appena inaugurato il Bar Feo divenne subito il **Feobar**. Non solo bar comunque, come lascerebbe intendere il nome, ma anche ristorante, nonché luogo per banchetti, riunioni e – soprattutto – feste danzanti: le mitiche e frequentatissime feste danzanti degli anni '70. Negli stessi anni veniva inaugurato il *Ristorante Royal* a Cresedo e *l'Osteria Ca' Nossa* all'imbocco di Grumarone, e sicuramente altri ancora di cui ho perso memoria. In quell'epoca i ritrovi pubblici (bar e ristoranti) avevano raggiunto la loro massima espansione in tutta la Valle. Più di dieci solo a Olivone! Poi il declino che ci ha portato all'odierno punto, più basso di sempre. Dal quale si può solo (e si deve) risalire. Qualche incoraggiante segnale di ripresa – in un contesto di delicati cambiamenti socioeconomici – si può vedere: dall'*Alnéid* al *Lucomangio*, solo per fare due esempi recenti.

### **Pubblicità**

Non si sarà mai sottolineato abbastanza il ruolo decisivo che ebbe **Raffaele Gianora** nell'avvio e durante i primi tre decenni di vita della Voce. Personalmente tuttavia, prima che come onnipresente giornalista della Voce (apparecchio fotografico sempre a tracolla), l'ho conosciuto quale provetto garagista (più precisamente garagista della Renault) ad Acquarossa. Difatti mi pare di ricordare che in quegli anni le Renault fossero molto diffuse in Valle. E su una *Renault 6* celeste, acquistata da mio fratello Giordano proprio dal *Rafael*, nel 1973 ho ottenuto la patente di guida. Imbranato, ma chi le ha dato la patente? Ezio Lazzarotto, esaminatore indulgente! Fin dal primo numero e fino al suo pensionamento, Raffaele Gianora è stato un generoso e fedelissimo inserzionista della Voce. In segno simbolico di riconoscenza postuma mi piace riproporre l'inserzione da lui pubblicata sul numero di ottobre 1970.

Nel 1999 il *Garage Gianora* è stato ripreso da Mauro Jacovacci, diventando dapprima *Garage Gira* (*Gira* era lo pseudonimo adottato da Raffaele Gianora per "Voce di Blenio") e poi *Garage Mauro*, che contiamo pure tra i nostri affezionati inserzionisti. Nel 2009 alle attività di autofficina e di distribuzione di carburante si è aggiunto un cosiddetto *Shop* (edicola, generi alimentari e altro), apprezzato anche per gli orari di apertura estesi, completato nel 2019 dalla *Butèga*, dedicata alla vendita di prodotti del territorio.