

„La Valle di Blenio e la sua Ferrovia” di Marco Marcacci e Fabrizio Viscontini

Presentazione di Tarcisio Cima

I Bleniesi della mia generazione fanno ancora un po' fatica a parlare della ferrovia Biasca-Acquarossa, così come non parlano molto volentieri delle Terme di Acquarossa e della Cima-Norma di Dangio. Nelle loro menti e nei loro cuori questi temi risvegliano ancora i sentimenti di delusione, di sconforto, di rabbia perfino, patiti tra la fine degli anni sessanta e gli inizi degli anni settanta del secolo scorso. Già duramente bastonati dalla chiusura della Fabbrica di Dangio e scottati dalla chiusura delle Terme, molti di noi facevano fatica a credere che lo smantellamento del tram fosse solo la premessa necessaria per migliorare il trasporto pubblico in Valle. Il fatto che non abbiamo vissuto direttamente sulla nostra pelle quella sofferenza – eravamo poco più che adolescenti – ma l'abbiamo vista riflessa negli occhi dei nostri genitori, ha reso il dolore più intimo e ostinato.

Ma a quarant'anni di distanza è ben tempo di vincere la ritrosia, anche perché, almeno per il trasporto pubblico, quella triste stagione non ha segnato una fine, bensì ha consentito una ripartenza su basi migliori. Le promesse di allora sono state sostanzialmente mantenute, così che ora le Autolinee Bleniesi, in perfetta continuità rispetto alla precedente Società per la Ferrovia Biasca-Acquarossa, possono festeggiare in buona salute il centenario e guardare con fiducia al loro futuro al servizio della Valle.



In occasione del centenario le Autolinee Bleniesi fanno alla comunità vallerana un gran bel regalo, molto utile e duraturo, con il libro “La Valle di Blenio e la sua Ferrovia” di Marco Marcacci e Fabrizio Viscontini. Un bel libro a partire dalla sua forma - curata dalla SalvioniEdizioni - con una grafica pulita ed accattivante, nonché un apparato fotografico ed illustrativo di grande pregio. Indovinata la scelta di presentare tutte le

fotografie e le illustrazioni dell'epoca del tram (e precedenti) in un suggestivo bianco e nero "seppiato" e di riservare il colore alle fotografie che illustrano l'attività attuale delle Autolinee.

Al riguardo dei contenuti, la prima cosa da dire è che questo non è *solo* un libro sulla storia della ferrovia Biasca-Acquarossa e delle Autolinee Bleniesi. È molto di più. Naturalmente è *anche* un libro sulla ferrovia Biasca-Acquarossa e sulle Autolinee. E come tale è quanto di più completo e documentato ci si potesse aspettare sulla vicenda, dalla progettazione e la costruzione della ferrovia agli inizi del Novecento fino ai nostri giorni, passando ovviamente dalla fase cruciale, agli inizi degli anni settanta, di transizione dal trasporto su rotaia al trasporto su strada. Insomma qui troverete "tutto quello che avete sempre voluto sapere e non avete mai osato chiedere" (anche perché forse non avreste saputo a chi rivolgervi) sul tema.

Quello che il libro offre di più rispetto al campo d'indagine in senso stretto (cioè la storia del trasporto pubblico in valle di Blenio) si esplica a tre livelli. Il primo riguarda le vicissitudini dei diversi progetti di attraversamento ferroviario delle Alpi che prevedevano di passare dalla Valle di Blenio (Lucomagno o Greina). È una vicenda che inizia già a metà ottocento, quando l'opzione Lucomagno sembrava addirittura dovesse prevalere su quella del San Gottardo; continua anche dopo l'apertura del tunnel Airolo-Göschenen nel 1882, ravvivandosi in particolare durante il primo decennio del Novecento, e si prolunga fino agli anni settanta del medesimo, quando il passaggio dalla Valle di Blenio, lungo la direttrice Tödi-Greina, si è ripresentata come alternativa rispetto alla scelta di Alptransit, caduta successivamente di nuovo sotto il San Gottardo. Questo capitolo non è solo molto interessante dal punto di vista dell'indagine storica ma è pure avvincente come narrazione. Vi troviamo infatti tutti gli ingredienti di un romanzo di azione: personaggi forti e incisivi, altri che invece agiscono nell'ombra, slanci ideali e meschinità, pressioni di lobbies agguerrite, intrighi internazionali, voltafaccia e strane alleanze, polemiche senza esclusioni di colpi e il solito - forse prevalente - gioco delle circostanze fortuite. Troviamo anche il classico colpo di scena finale con il quale la mancata realizzazione delle diverse opzioni bleniesi di attraversamento delle Alpi, che fin quasi alla fine era stata recepita dalla Valle come sconfitta, ingiustizia e torto, può ora essere vista come fatto molto positivo che ha preservato il paesaggio, l'ambiente e la qualità della vita e quindi offre migliori prospettive per il futuro. Tanto che il titolo del romanzo, pardon del capitolo 2 del libro, potrebbe essere cambiato da „occasioni mancate“ a „pericoli scampati“.

Il secondo livello di estensione dell'indagine riguarda le interrelazioni tra la ferrovia (nonché il trasporto pubblico su strada dopo il 1973) e lo sviluppo socioeconomico della Valle, nelle sue diverse fasi e nelle sue principali manifestazioni concrete. L'attenzione si concentra quindi sulle interazioni con la Cima-Norma di Dangio, che si trova a giocare un ruolo di primo piano sia all'inizio sia alla fine della ferrovia Biasca-Acquarossa; con le Terme di Acquarossa e lo sviluppo turistico della Valle, che fin dagli inizi si

aspettavano dalla ferrovia maggiori impulsi di quelli che sono poi effettivamente venuti; ma anche con i lavori per lo sfruttamento dell'energia idroelettrica negli anni '50 e '60, che hanno cominciato a mettere a nudo l'inadeguatezza della ferrovia in un contesto caratterizzato dal boom della motorizzazione privata e del trasporto (di merci e di persone) su strada.



Con il terzo livello di estensione il lavoro di Viscontini e Marcacci diventa un'ampia panoramica sulla storia economica, sociale, culturale della Valle di Blenio dal Medioevo ai nostri giorni. Cioè uno strumento di conoscenza e di divulgazione storica che ancora mancava e che potrà essere molto utile, in particolare per le scuole. L'attenzione dei ricercatori si concentra sui due ultimi secoli e diventa quindi la storia del processo di "modernizzazione", che in Valle di Blenio si è manifestata con molte analogie rispetto a quanto è successo altrove lungo l'arco alpino, ma anche con alcune specificità degne di rilievo. La particolarità più evidente, che differenzia la Valle di Blenio anche rispetto alle altre Valli del Ticino, si trova proprio alle origini del processo, nell'apporto decisivo dato dall'emigrazione, sia attraverso le rimesse finanziarie, sia con i rientri di persone (regolari o definitivi ancora nel pieno della vita lavorativa) che hanno portato in valle non solo iniziative imprenditoriali ed immobiliari, ma anche nuove idee e nuovi costumi e una certa apertura mentale sul mondo. A prima vista ciò suona strano, perché siamo abituati a considerare l'emigrazione piuttosto come un fattore che frena e inibisce la modernizzazione. Non è invece per niente strano se si considera – come si fa puntualmente nel libro – che l'emigrazione bleniese è stata prevalentemente stagionale, periodica e di relativa prossimità (comunque europea), non definitiva e transoceanica come prevalentemente altrove in Ticino. Le pagine del libro dedicate all'emigrazione sono illuminanti in proposito e hanno il merito di focalizzare bene questa diversità e le sue implicazioni, non solo a livello economico ma anche sociale e culturale. Spero possano contribuire a contrastare l'identificazione dell'emigrazione ticinese con l'emigrazione definitiva Oltreoceano che viene spesso fatta in Ticino, forse perché quest'ultima è stata maggiormente studiata.

Nel novero delle principali manifestazioni della modernizzazione in Valle di Blenio analizzate nel libro, accanto alle vie di comunicazione (ferrovia dapprima, strade e motorizzazione in seguito), ai tentativi di industrializzazione (riusciti con la Cima-Norma e con alcune altre iniziative minori), ai continui sforzi per inserirsi nel movimento turistico (dalle prime Terme di fine Ottocento fino ai nostri giorni), all'epopea dei

raggruppamenti terreni con relative migliorie fondiari e strade agricole, che hanno rivoluzionato l'attività più tradizionale, non poteva certo mancare il capitolo dedicato allo sfruttamento idroelettrico (avvenuto a cavallo tra gli anni '50 e '60). Un tema che i due ricercatori trattano con l'abituale perizia ed equilibrio e che invece in me - lo devo confessare - continua a suscitare pensieri tutt'altro che equilibrati. Come ticinese, per quei maledetti 80 anni di durata delle concessioni, che rinviano ancora di oltre 30 anni la riappropriazione della preziosa energia idroelettrica che ci farebbe così comodo nelle contingenze attuali. Come bleniese, nel veder fluire verso le casse cantonali quasi interamente i canoni d'acqua, che farebbero così comodo alla Valle e che in Valle per intero dovrebbero rimanere, quale parziale risarcimento dei danni, rilevanti e duraturi, che lo sfruttamento idroelettrico arreca alla Valle, colpendo proprio i suoi migliori atout: il paesaggio, l'ambiente e la natura.

Molto opportunamente i due autori non si sottraggono al compito di avanzare alcune indicazioni di prospettiva per il futuro, sia delle Autolinee, sia della Valle in generale. Sono indicazioni per me molto convincenti la cui lettura mi permetto di consigliare soprattutto alle autorità e ai politici. L'analisi prospettiva si fonda sulla valutazione secondo la quale la Valle di Blenio ha assorbito e, per così dire, "metabolizzato" lo choc delle profonde trasformazioni degli anni '60 e negli ultimi 30 anni ha trovato un suo dignitoso equilibrio demografico, economico e sociale basato sul mantenimento e la diversificazione delle attività svolte in loco, combinato con il crescente ricorso al pendolarismo lavorativo giornaliero fuori valle (diventato più sostenibile per chi lo pratica grazie al miglioramento delle comunicazioni stradali e dei mezzi di trasporto). L'equilibrio faticosamente raggiunto può ora essere consolidato proprio sfruttando i vantaggi di una relativa marginalità storica, che ha preservato il paesaggio, l'ambiente e il territorio meglio che altrove. È quindi opportuno puntare su un modello di sviluppo imperniato sull'attrattiva residenziale (primaria e secondaria) e sulla diversificazione delle attività economiche, nell'agricoltura e la valorizzazione del territorio, nel turismo a misura di Valle, nel variegato artigianato legato alle costruzioni e all'abitare, nei servizi pubblici e privati (tra i quali una posizione di rilievo continuerà ad avere il servizio di trasporto offerto dalle Autolinee Bleniesi); senza escludere la possibilità di attirare anche attività di nicchia molto specializzate del secondario e del terziario, che oggi non sono più obbligate alla localizzazione urbana. *"Una sfida - concludono i nostri autori - difficile e appassionante per quelle comunità che, come quella bleniese, hanno sviluppato un forte senso di autodeterminazione, tra apertura al mondo e difesa delle peculiarità locali. Scenari demografici, tendenze economiche ed evoluzione degli assetti urbanistici e territoriali sembrano indicare che la Valle dovrà continuare ad adattarsi per resistere e mantenersi."*



Affinché le riconosciute potenzialità non rimangano sulla carta ma si traducano in realtà - aggiungo io a mo' di conclusione personale - occorre intensificare gli sforzi per far maturare e portare a compimento le innumerevoli iniziative che si muovono in Valle, ciò che a sua volta mette in gioco la responsabilità e l'impegno dei bleniesi e di chi in Valle di Blenio intende investire, ma richiede anche il sostegno convinto, generoso e tempestivo dell'ente pubblico cantonale e federale, giustificato dalla consapevolezza che lo sviluppo armonioso ed equilibrato delle Valli è nell'interesse non solo dei vallerani stessi, ma anche, e forse ancora maggiormente, della più ampia comunità cantonale e federale.

Le idee, le iniziative e i progetti in Valle non mancano, sono anzi numerosissimi. Solo per elencarli ci vorrebbe una mezza pagina della Voce e ne dimenticherei sicuramente qualcuno. E allora, con l'intento di rappresentarli tutti, ne menziono brevemente solo due, che corrispondono poi ai "groppi" mentali di cui dicevo all'inizio del mio intervento: le Terme e la Cima-Norma. Per le Terme di Acquarossa, dopo quarant'anni di doccia scozzese, cioè di esaltanti speranze alternate a cocenti delusioni, dovremmo essere a una svolta, con promotori dinamici e motivati che proprio in questi mesi stanno affinando il progetto, nell'intento dichiarato di realizzare in tempi ragionevoli un complesso termale ben integrato nella realtà vallerana e in sintonia con il turismo di qualità e sostenibile che vogliamo sviluppare in Valle. Per la Cima-Norma di Dangio, da oltre un decennio ci si muove - per passi piccoli ma ben concreti - nella direzione del recupero e della rivitalizzazione del complesso, a suo modo monumentale, della ex fabbrica di cioccolato, con una combinazione di funzioni e attività che interpreta, su piccola scala ma in modo esemplare, il modello di sviluppo preconizzato da Marco Marcacci e Fabrizio Viscontini di cui dicevo prima. Forse manca poco affinché possiamo definitivamente liberarci dai fantasmi del passato e perché la Valle di Blenio possa rifiorire in tutto il suo splendore.

Adattamento per la Voce di Blenio dell'intervento in occasione della Festa del Centenario delle Autolinee Bleniesi, Biasca, 11 giugno 2011