

HANSPETER GSCHWEND

Visioni e apparizioni in Ticino

Prefazione:
ANDREAS MEYER, CEO SBB





Per secoli, Bellinzona era un piccolo borgo fortificato in mezzo a paludi e pascoli, connessa col mondo esterno solo tramite mulattiere e canali. A partire dal 1830 la strada carrozzabile, e dal 1882 la ferrovia, hanno fatto del Ticino una terra di pionieri del commercio, del turismo e dell'industrializzazione. Oggi la galleria di base offre nuove opportunità allo spirito imprenditoriale. Chi le coglie e come?

Anonimo,
Bellinzona nel 1500

ANDREAS MEYER, CEO FFS

Il Ticino ha buone ragioni per aspettarsi dei forti impulsi dalla galleria di base del Gottardo. Importanti fattori di sviluppo sono stati – e lo sono tuttora – strettamente connessi alla ferrovia. Esistono diversi studi a comprova delle opportunità che essa fornisce al Cantone, evidenziando tuttavia anche che: determinante sarà se e come esse saranno colte.

Quasi 140 anni fa, quando fu realizzato il primo traforo attraverso il Gottardo, vi riuscì in maniera esemplare un Ticinese: l'allora Sindaco di Bellinzona, Giuseppe Molo. Sbaragliando l'agguerrita concorrenza – soprattutto di Altdorf – ottenne di far realizzare a sud delle Alpi, nella sua Bellinzona, la principale Officina per le riparazioni dell'allora Ferrovia del Gottardo. Per l'economia di tale azienda, Bellinzona rappresentava infatti l'ubicazione ideale, trovandosi precisamente sulla storica tratta ferroviaria tra Lucerna e Chiasso.

Sono stato colpito dalla lungimiranza del Sindaco Molo, dal suo astuto fare politico saggio e perseverante, dalle premesse che

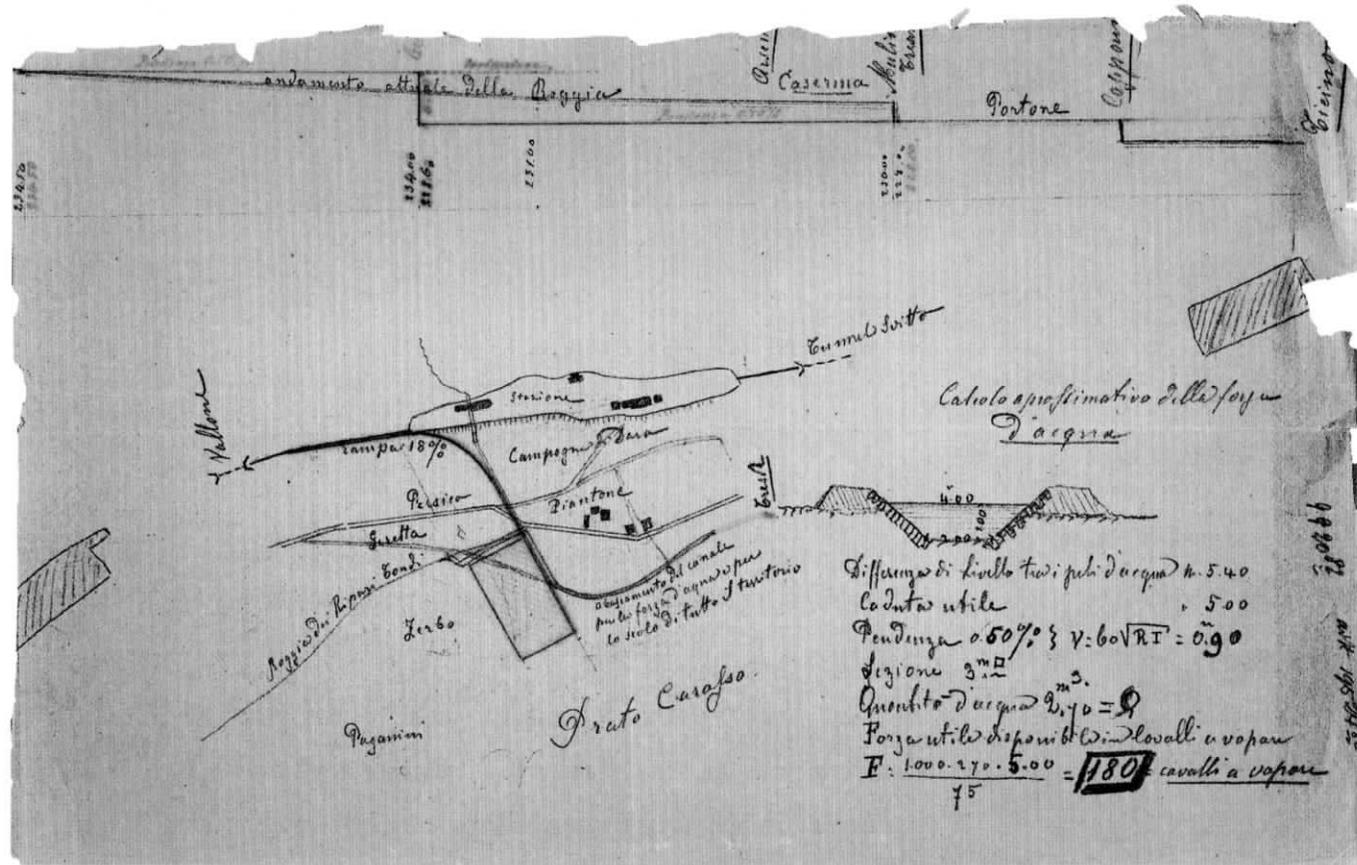
fu in grado di realizzare. Il fatto che egli riuscì a creare una situazione di *do ut des*, dalla quale tutti uscirono vincenti, mi ha spronato a riflettere sul futuro di oggi: infatti, il segreto del suo successo può essere ancora d'impulso sia in ambito politico che economico.

Ho proposto a Hanspeter Gschwend, autore del libro "Traversine e traversie – L'Officina, il Ticino e la Ferrovia del Gottardo", di trasportare questi pensieri in una storia, lasciando scorrere a briglia sciolta la sua fantasia, come è solito fare in maniera ammirevole quando scrive le sue pièces radiofoniche.

L'inaugurazione della galleria di base del Gottardo e il rapido collegamento tra Lugano, Locarno e Bellinzona attraverso la galleria di base del Ceneri avvicineranno ancor più le Regioni del Canton Ticino. È dunque questo il momento ideale per riflettere insieme sulle nuove opportunità che ne scaturiscono, e ben volentieri diamo una mano ad azionare gli scambi per convogliare sul giusto binario i nostri clienti, la Svizzera ed il Ticino.

HANSPETER GSCHWEND

La giornata di Lukas Bergmann è stata davvero molto impegnativa. Con il primo treno del mattino è partito da Berna e, attraverso il buio invernale, è giunto a Bellinzona. Come da programma, nel fine settimana sarà puntualmente messa in esercizio la nuova trasversale alpina con la galleria di base attraverso il Gottardo: un rinnovato progresso nel traffico nord-sud e viceversa. Questo momento storico rappresenta in più per illustrare ai rappresentanti del mondo politico ed economico, oltre ai giornalisti – in una fitta agenda di colloqui, conferenze e pranzi di lavoro – le nuove opportunità che si aprono ora per il Cantone. È già notte fonda quando, nella sua stanza d'albergo, trova un attimo di tempo per parlare con la famiglia e sbrigare un po' di corrispondenza elettronica. Vorrebbe coricarsi e mettersi finalmente a riposare, ma si sente pervaso da una curiosa sensazione d'irrequietezza. Aveva l'intenzione di terminare il libro sulle traversie che il Ticino aveva vissuto con la posa delle prime traversine della ferrovia: era rimasto particolarmente affascinato dalla personalità dell'allora Sindaco di Bellinzona, Giuseppe Molo. Un personaggio che a quei tempi era riuscito, grazie alla sua risolutezza, perseveranza e abile diplomazia, a far sì che la leggendaria Officina centrale della Ferrovia del Gottardo fosse edificata proprio a Bellinzona. Era così che la sua Città aveva ottenuto il primo – e



fino ad oggi il più importante – stabilimento tecnico industriale di tutto il Cantone. Niente da fare: Bergmann non riesce proprio a concentrarsi sulle pagine del libro, l'irrequietezza che sente invaderlo dentro glielo impedisce. Decide così di uscire a fare quattro passi.

Quando era giunto in albergo il freddo era pungente. Ora però, a pochi minuti dalla mezzanotte, un venticello primaverile soffia inaspettatamente attraverso tutto il Viale Stazione, percorrendo il boulevard venuto alla luce più di centoquarant'anni prima per collegare il nucleo medievale con la neonata stazione della linea della Ferrovia del Gottardo. Sul

viale non vi è anima viva. La mite ma irrequieta brezza portata con sé i profumi boschivi delle montagne e col suo soffio dipinge la città d'irreale parvenza. I pensieri riconducono Bergmann alla grande festa che sei mesi prima aveva celebrato l'inaugurazione della galleria ferroviaria più lunga del mondo, con i Capi degli Stati confinanti presenti ad esprimere unanime parole di lode per l'opera del secolo, per quest'eccezionale impresa della Svizzera, degli ingegneri, dei minatori, esaltando l'importanza che quest'opera rappresenta per l'Europa intera. Era stato un indimenticabile momento storico per tutto il Paese e nella vita dei singoli partecipanti. Il pensiero che ora lo

Un'idea, uno schizzo, primi calcoli...
così può avere inizio qualcosa di grande.

**Il progetto su carta
dell'Ingegnere della Ferrovia
del Gottardo è oggi così.**



attanaglia è soprattutto: come può il Ticino trarre il meglio da questo nuovo collegamento ferroviario? Gli continua a frullare per la testa il detto: "Infrastructure is what you make of it!".

Dopo il 1882, anno d'inaugurazione dell'ormai superata linea del Gottardo, i Ticinesi si erano ripromessi che la ferrovia li avrebbe condotti verso una vera e propria età dell'oro. Perlomeno un'età del ferro era in seguito davvero divenuta realtà: a sud delle Alpi erano arrivati ad insediarsi industria e istituti finanziari. Si erano costruiti alberghi che erano veri e propri palazzi e il turismo aveva iniziato a fiorire. Ferrovie, Poste e Difesa erano venuti ad offrire posti di lavoro sicuri. Il Governo e l'Amministrazione Cantonale avevano contribuito a elevare il benessere della popolazione. La scolarizzazione su più livelli aveva posto le basi per il funzionamento sociale, economico e statale, e si era addirittura arrivati a fondare dei centri di ricerca.

Ora però lo sviluppo è in fase stagnante. Sono arrivate nuove tecnologie a soppiantare i lavori nell'industria, i servizi vivono una razionalizzazione, il settore finanziario è affossato in una profonda crisi e sulla via ferrata incombe l'imminente minaccia di perdita della propria supremazia nel settore del traffico pubblico; inoltre, il polo industriale del Ticino è espo-

Alla fine del 19° secolo, di notte, sul Viale Stazione di Bellinzona transitavano soltanto i pedoni. In seguito venne il traffico ad intasare questa via commerciale. Oggi la parte bassa è ridivenuta esclusiva dei pedoni e piazza pubblica, quale esempio di visioni proiettate al futuro.



sto ad una spietata concorrenza internazionale. Ancor più sono dunque ora necessari pensieri coraggiosi e lungimiranti, affinché la trasversale alpina sia sfruttata in maniera coraggiosa e lungimirante. Essa è infatti scaturita da una visione per l'Europa e adesso – pensa Bergmann – deve risvegliare delle **visioni per la Svizzera Italiana**. Ma non sarà lui da solo a suscitare: egli non può e non lo vuole. È appunto per questo che vorrebbe approfittare di questo momento di svolta e sfruttarne il clima favorevole per incamminarsi, al fianco di numerosi compagni di viaggio entusiasti e fiduciosi del futuro, sulla via che porta alla realizzazione di nuove idee e nuovi progetti.

Bergmann passeggia lungo la parte più bassa del Viale Stazione, da poco trasformata in una vasta zona pedonale. Compiaciuto si sofferma



ad ammirare le fotografie esposte in suggestivo allineamento lungo la strada, che illustrano il momento della svolta. "Sono proprio riusciti a cogliere il segno dei tempi", gli viene da pensare, "questa strada, un tempo costruita per il passaggio di carretti e diligence, poi intasata dalle automobili, riveste ora una nuova funzione, un nuovo volto, una vita nuova!"

All'improvviso la rossa pavimentazione in porfido è percorsa da impetuose raffiche di vento caldo. Bergmann cerca riparo sotto le arcate dell'edificio della banca, all'ingresso dell'elegante piazza davanti alla Chiesa della Collegiata quando, attonito, resta impietrito. Ha visto un uomo dalla figura snella, vestito con

una finanziaria d'altri tempi e un cilindro sul capo. Leggermente tremante, ritto proprio davanti al bancomat. La mano sinistra è poggiata sul pomello d'argento del suo bastone da passeggio e la mano destra digita maldestra sui tasti. "Potreste Voi cortesemente spiegarmi cosa sia siffatta cosa?", chiede egli rivolgendosi a Bergmann in un tedesco farcito di italianismi, mentre con due occhi penetranti lo osserva. Il suo viso ha fini contorni e pallido colore; minuscole goccioline adornano i suoi baffi e i suoi abiti, che emanano un leggero odore di muffa. Bergmann sbigottisce, scuote il capo, lo guarda nuovamente: ma...davvero! È proprio lui, Giuseppe Molo, il Sindaco, tale e quale come l'ha visto nel libro che non è ancora riuscito a finire di leggere!

"Come mai mi parla in tedesco", chiede stupito Bergmann. "Io Vi conosco", risponde Molo ridacchiando. "Come fa a conoscermi", ribatte Bergmann stupito, domandandosi se per caso le fatiche della giornata appena trascorsa e il vento da nord l'abbiano fatto ammattire tutto d'un colpo. "Io Vi conosco", insiste quell'antico uomo aggiungendo: "Mi soffermo sempre a rimirarvi nel corso delle vostre – ahimé non sempre facili – apparizioni nel nostro Cantone. Bisogna detenere un'approfondita conoscenza dei miei Concittadini e della nostra Storia, nonché agire con molto tatto, se si vuole raggiungere un qualsivoglia risultato. Di buon grado condivido con Voi qualche mia esperienza in siffatti argomenti, ma prima abbiate la cortesia di spiegarmi cotale marchingegno".

Bergmann è sempre titubante, incredulo di ciò che sta vivendo, ma – come è solito fare – anche adesso cerca di scovare l'ovvio dalla situazione data, per quanto nebulosa essa possa apparire. Introduce dunque la sua carta di credito nell'apposita fessura e dà allo sbigottito personaggio una dimostrazione pratica della funzione dell'apparecchio. "Perbacco, stupefacente davvero", esclama questi, "ai miei tempi qui vi era la porta del Caffè Federale, dalla quale usciva il cameriere per portarmi il solito aperitivo a uno di questi tavolini. Ora li vedete incatenati gli uni agli altri: deplorabile e triste che sia

Giuseppe Molo, Sindaco di Bellinzona 1877-1905, ha condotto il Viale Stazione e l'Officina fuori dal Medioevo.

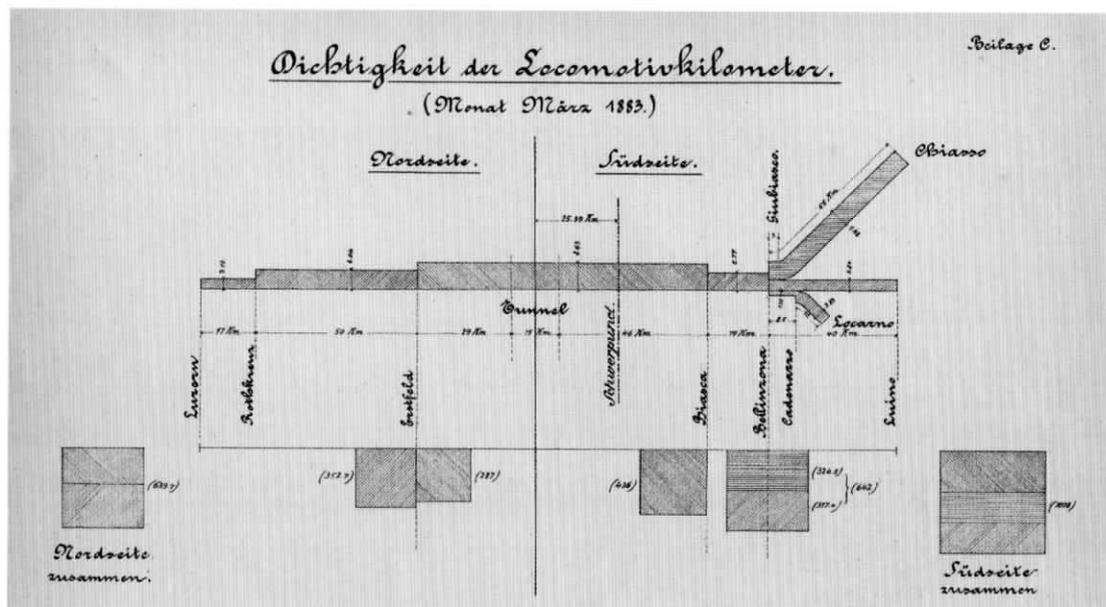
Si dovettero sacrificare vigneti e tranquillità per scacciare povertà, miseria ed epidemie.



necessario incatenare dei tavolini! Ai miei tempi la gente era sì povera e misera, a nessuno sarebbe tuttavia balenata l'idea di andare a rubare dei tavolini da bistrot! Ma torniamo a noi, accomodiamoci – per quanto possibile – e Vi fornirò le debite spiegazioni sul motivo per il quale sono ora qui con Voi!”.

Molo estrae una fiaschetta da una tasca della finanziaria, appoggia sul tavolino due bicchierini d'argento e vi versa un po' di grappa. "Questo ha sempre contribuito a portare il buonumore, anche nel corso delle infinite negoziazioni con gli Illustrissimi Signori Direttori ed Ingegneri della Ferrovia del Gottardo. Ma nossignore, non ci hanno elargito regalo alcuno. Hanno condotto un gioco durissimo, una difficile partita davvero! Erano freddi calcolatori, dei veri strateghi. Per essi

contavano soltanto i **criteri economici**. Da tempo essi erano ben consapevoli che Bellinzona rappresentasse il solo ed unico luogo ideale per insediare la principale Officina. E parlo di allora. Ci trovavamo proprio nel bel mezzo della lunga tratta ferroviaria a sud delle Alpi. Qui v'era lo snodo delle linee ferrate verso Milano, Luino e Locarno ed era in codesto loco che si arrestavano quasi tutte le locomotive. È stato questo ad essere determinante. La Compagnia ferroviaria ben lo sapeva, eppure volle spremere il più possibile da noi. Ma ora i tempi sono cambiati. C'ero anche io, il primo dello scorso mese di giugno, alla festa d'inaugurazione della galleria di base. Invisibile, sono riuscito a superare tutti i punti di controllo. Quel curioso dispositivo che rileva gli oggetti metallici ha emesso una specie di sirena quando vi sono transitato con il mio bastone da pas-



Nel 1884, per la Società Ferrovia del Gottardo non fu il federalismo, bensì furono i criteri economici a far scegliere Bellinzona quale luogo per l'insediamento dell'Officina centrale di manutenzione e riparazione del materiale rotabile. Lì sostavano le locomotive con le più lunghe tratte di percorrenza e lì vi era un grande potenziale di forza lavoro motivata.

seggio. È stato buffo: nessuno capiva perché quell'apparato si fosse messo a suonare, vi è stato un attimo di panico! Ma, stavo dicendo: non si parlava più di Lucerna, Zurigo e Chiasso, bensì di Rotterdam e Genova, e del Canale di Suez, di treni ad alta velocità lanciati dritti attraverso la montagna per poi sfrecciare attraverso il nostro Cantone; di chilometrici convogli merci e di fantastica tecnica da sogno. Oggi sono ben altri i criteri in gioco, non come ai miei tempi. E c'è qualcos'altro che ho capito. I binari, le gallerie, le locomotive all'avanguardia: queste erano le nuove tecnologie, quelle che allora erano in grado di prospettare un nuovo avvenire. Oggi invece il futuro è nelle mani di ben altre tecnologie. Qui in Ticino dobbiamo ora dedicarci anima e corpo a tali nuove tecnologie del futuro. Sarà così che riusciremo a condurre la nostra Regione verso

una nuova età dell'oro, considerando l'appena inaugurata linea di base quale fosse la nostra spina dorsale. Salute!".

Bergmann avvicina al naso il bicchierino, annusandolo con cautela. Sì! È proprio grappa! Lo restituisce senza averne bevuto nemmeno un goccio e scuote il capo, incredulo, senza sapere cosa pensare di quell'assurda situazione.

"Noto che la mia presenza Vi crea un certo imbarazzo" appunta Molo. "Eppure il tutto ha semplice chiarificazione. Quando passai ad altra vita, nel 1905, il futuro non era così roseo come nel 1882, quando i primi treni della Ferrovia del Gottardo iniziavano a sbuffare il loro vapore attraverso il mio Cantone. Grandi erano le preoccupazioni che provavo allora per la mia Città ed è per questo che non riesco a trovar pace nella mia tomba. L'irrequietezza che mi pervade mi spinge ad uscirne spesso e recarmi a fare dei giri di perlustrazione. Mi aggrada andare a render visita a personalità di spicco, cercando anche di dar loro buoni consigli. Con poco successo, malauguratamente. Avrei dovuto saperlo. In vita ho appreso fin troppo bene come funzionano le cose qui, nel bene e nel male. E purtroppo spesso anche nella via di mezzo. Come qui. Non bevete ordunque?", s'informa. "Grazie, ma non la grappa, tantomeno in questo momento. Già c'è questo vento che mi porta fuori di testa. Da bambino, quando soffiava il föhn, diventavo irrequieto e ora mi sta succedendo di nuovo", declina l'invito Bergmann.

"Sì, qui arriva spesso il vento da nord. Anch'io ne soffrivo e nemmeno potevo darlo a vedere, poiché fuori, uno, deve sempre apparire forte. Ma inutile che stia qui a dirvelo, lo sapete bene. Permettete", e beve un sorso. "Ai tempi della mia vita ero un

asceta, ora però l'umidità della tomba mi mette a dura prova e un po' di acquavite non guasta certo, anzi aiuta", e beve un altro sorso, prima di indicare la piazza esortando: "Guardatevi all'intorno, che cosa siamo in grado di offrire noi ai viaggiatori che giungono da Oltralpe? Tre castelli, un espresso a un tavolino di questa piazza e un invitante pezzetto di Viale Stazione. Eppure ci sono voluti decenni prima che questa piccola parte di progetto fosse realizzata. Più su, nella parte alta del Viale, continuano ad intralciarsi a vicenda moderni autobus, furgoni merci e vetture private. E se colui che esce dalla stazione per errore va a destra, invece che a sinistra, desiderando tuttavia dirigersi verso il centro città, dopo pochi passi tornerà sui suoi passi. Si troverà dinnanzi all'area dell'Officina con i suoi edifici industriali risalenti a un secolo e mezzo fa. La città ha subito uno sviluppo totalmente asimmetrico: a sinistra l'attrattivo centro storico, salotto cittadino, e a destra capannoni industriali, depositi e anonima periferia. Eppure esistono specifici studi a comprova che Bellinzona è colei che più di altri può **profittare** del nuovo collegamento ferroviario."

A Bergmann verrebbe da chiedere a Molo se fosse disposto a sacrificare il luogo di tanti posti di lavoro, ma reprime la domanda. Gli preme però sapere dove il Sindaco individuerebbe il suo personale contributo per la scelta di Bellinzona quale insediamento. Poiché davvero spietata e agguerrita era stata la concorrenza, soprattutto tra i due versanti alpini contrapposti, e la Società ferroviaria di allora aveva dovuto tener conto non soltanto dei criteri economici aziendali, ma pure di quelli federalistici e di politica dello sviluppo. "Ho volto lo sguardo verso il futuro e al di là dei confini del mio Cantone. Senza mai perdere la voglia di vincere. Con progetti realistici. Con fiducia nella nostra forza ed efficienza. Realizzando anticipatamente infrastrutture ed elargizioni di denaro e avvalendomi di una forza lavoro motivata e affidabile."





“Non vorrei certo peccare di superbia”, replica Bergmann, “eppure è esattamente ciò che facciamo pure noi. Non vorrei utilizzare anche io il verbo “vincere”, tuttavia facciamo di tutto affinché le visioni diventino realtà. Certo non ci manca la volontà di perseguire il nostro scopo ed è appunto per questo che oggi mi trovo ancora una volta qui. È nostro intento sviluppare una prospettiva globale anche per la ferrovia. La nuova stazione di Bellinzona è ormai ultimata e presto anche quella di Lugano si presenterà nella sua nuova, splendida veste; e poi Locarno, Chiasso, Cadenazzo, Castione, la Mendrisio-Varese...tutti cantieri e progetti per trasportare i passeg-

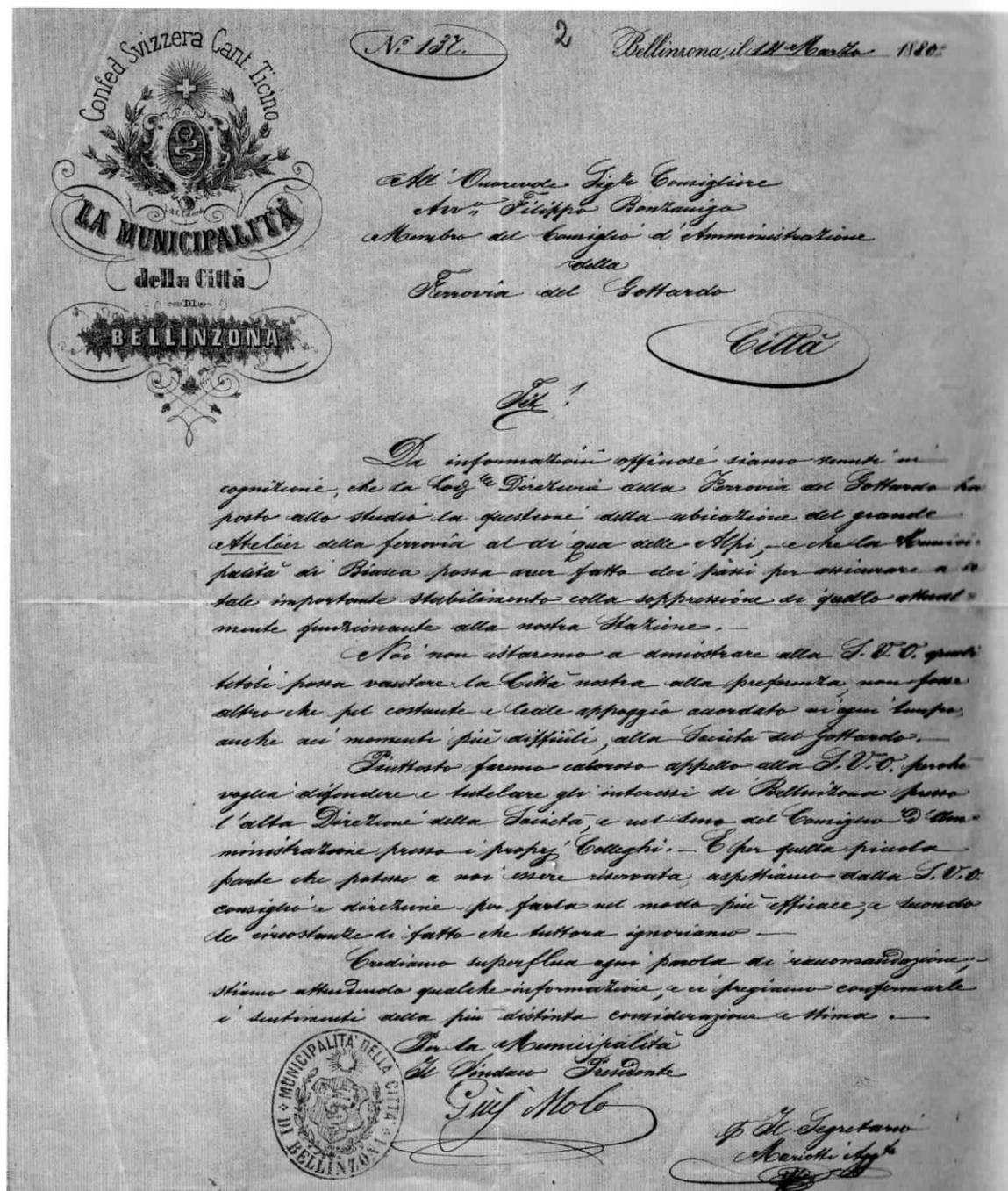
geri ancor più rapidamente, in più corse e maggiore confort, e le merci in maniera ancor più efficiente e smistata. La nuova centrale d'esercizio Sud di Pollegio, con i suoi 120 collaboratori, gestisce l'intero traffico ferroviario in Ticino ed entrambe le gallerie di base. A Biasca abbiamo insediato il grande Centro di manutenzione e pronto intervento FFS per la nuova galleria del Gottardo – il Canton Ticino mi sta veramente a cuore, mi creda! Ed è per questo che mettiamo a disposizione le nostre aree dismesse e divenute obsolete per nuovi utilizzi: a Lugano, ad esempio, per delle scuole, a Giornico per un centro del traffico pesante”.

Bergmann si lancia in accurate e minuziose spiegazioni delle sue idee e visioni, quasi a voler convincere Molo della loro fondatezza. “Con la galleria di base non abbiamo soltanto aperto una nuova porta verso la Svizzera meridionale: con l'intera infrastruttura lungo la linea apriamo nuove porte anche all'interno della Regione stessa. Con il triangolo di collegamento Lugano-Locarno-Bellinzona, il Cantone cresce all'unisono e per tutto ciò, fino al 2020, investiamo più di un miliardo e mezzo di franchi. Ma non sto pensando soltanto a binari e stazioni, sto pensando ad un **businessplan** mantello per tutto il Ticino, da sviluppare e realizzare insieme al Canto-

ne, ai Comuni, al mondo economico e a chiunque altro intenda impegnarsi. E in tutto questo non intendiamo esser altro che un partner attivo."

Col sorriso sulle labbra Molo osserva il suo interlocutore che sprizza entusiasmo da tutti i pori e appunta: "Proprio questo è il problema, mio caro Luca! La mia gente ha spesso delle difficoltà con i partner attivi - mi permetta di prender in prestito questa da Voi testé utilizzata parola dei vostri tempi - soprattutto se giungono dalla Svizzera interna. L'attività di questi viene infatti tosto tacciata di saccenteria, arroganza, dettame, se non addirittura di sfruttamento. Talvolta a ragione, sovente a torto, come sempre quando si generalizza. Vi rammentate lo sciopero del 2008?", s'informa Molo. "Certamente", annuisce asciutto Bergmann. "Allora li si rimproverò addirittura di essere dei landfogti", aggiunge Molo sogghignando, "ben 110 anni dopo che gli ultimi landamani della Svizzera interna avevano sgombrato i loro domini!".

"Con la differenza che noi non dobbiamo sgomberare proprio nulla, anzi, portare posti di lavoro e investire a tale



Una delle numerose lettere con le quali Giuseppe Molo, consapevolmente ed ostinatamente, insistette sul potenziale di Bellinzona quale ubicazione ideale delle Officine centrali.

scopo – ed è appunto ciò che abbiamo fatto”, sottolinea Bergmann, annaffiando la frase con un buon sorso di grappa.

“Sono d'accordo, è proprio questa la nostra contraddizione. Vogliamo essere i padroni di noi stessi e al contempo pretendiamo che ci si venga a dare un sostegno sostanzioso. L'Italia farà da sé, questo era il motto in voga quand'ancora ero un baldo giovine e il Bel Paese si liberò dal dominio straniero e creò un proprio Stato indipendente. È una ricetta che vale anche per noi. Abbisogniamo di un pizzico di orgoglio e di una buona dose di fiducia in noi stessi se aneliamo al raggiungimento di taluna cosa. Oltre a rimanere uniti, invece di litigare e distruggere i progetti più belli. Prendiamo a cannonate la nostra autocoscienza ogni qualvolta ci aspettiamo aiuti e prestazioni da Oltregottardo. E questo ci rende dipendenti e ci paralizza”.

Molo fa per appoggiare la schiena all'indietro, ma le catene che legano insieme le sedie glielo impediscono. Rad-drizza la schiena e, rigidamente, si concede un copioso sorso di grappa. Ha un attimo di titubanza, si appoggia al bastone da passeggio e riprende a dire, con tono solenne: “Giammai m'ingincocchiai, quale postulante, dinanzi alla Società del Gottardo. Le donammo 100'000 metri quadrati di terreno edificabile, la

rifornimmo di energia idraulica per il funzionamento dei macchinari, racchiudemmo entro argini il fiume Ticino, costruimmo strade, organizzammo una scuola tedesca e assistenza sanitaria gratuita. Mai pretendemmo sovvenzione alcuna, bensì elargimmo alla Ferrovia la cospicua somma di 50'000 franchi di allora. Spremetti le finanze cittadine ai limiti del responsabilmente lecito, giocando il tutto per tutto. Nessuno prevede allora l'incredibile successo che avrebbe in seguito vissuto la Ferrovia del Gottardo, ma mai io mi genuflessi, né mi prostrai in inchini, al cospetto dei Signori della Ferrovia del Gottardo. Senza peli sulla lingua osai rivolgermi a Lorsignori, per iscritto, quando essi procrastinarono all'inverosimile la loro decisione definitiva. E tutto ciò servi, oh se servi!”.

“Ma come possiamo allora agire noi, Svizzeri tedeschi, data questa contraddizione esistente tra orgoglio e mentalità di questuanti”, s'informa Bergmann, interrompendo il monologo del Sindaco.

“Mettere in chiaro che non lo è affatto. Noi siamo i padroni di noi stessi, così come tutti gli altri Cantoni lo sono, e al contempo siamo un forte partner il quale, com'ogni altro su questa Terra, dipende a sua volta da altri **forti partner**”.

“Ben detto”, approva sarcastico Bergmann, “ma sta a noi delle Ferrovie federali dirlo? Non rischiamo di apparire i soliti bacchettoni, saputelli, arroganti?”.

“Beh, dipende dalla maniera in cui lo fate”, lo rabbonisce Molo, versandosi un altro goccetto. “Pure qui vi sono tre tipologie di persone che tengono le redini. Coloro che desiderano ritornare all'indietro in un passato idealizzato; coloro che si aggrappano alla realtà del presente e, infine, coloro che volgono lo sguardo al futuro. Lasciate perdere i primi due, tenete conto del terzo gruppo e riconoscete ad alta voce e con determinazione ciò che avete finora compiuto. Vi sono state, e vi sono tuttora, sufficienti **forti personalità** nel Canton Ticino che hanno realizzato e realizzano grandi cose. Se penso ai miei tempi, posso citare ad esempio Stefano Franscini, al quale riuscì di sormontare forti resistenze affinché finalmente esistesse una Scuola per tutti, per ciascun bimbo del Cantone. Ebbi il pregio di conoscerlo personalmente: fu il primo Ticinese a entrare in Consiglio federale. Senza di lui il Cantone non sarebbe mai uscito dal Medioevo, nemmeno con la Ferrovia del Gottardo”.

“Ne è passata di acqua sotto i ponti da allora”, commenta Bergmann, “ed egli non si aggira spettrale per la Città, come



fate voi". Pronta giunge la risposta di Molo: "Non ne ha certo bisogno lui". La mano che regge il bicchierino inizia a tremare, facendolo cadere. Bergmann gli porge in maniera discreta il proprio, ancora quasi colmo. Imperturbabile, Molo prosegue: "Egli ha dei degni successori. Oggi vantiamo efficienti Scuole professionali, Istituti di cardiologia, di ricerca oncologica, di biotecnologie rinomati in tutto il mondo. E sono stati fondati da illustri Ticinesi. Senza dimenticare che possediamo pure un'Università! Due sono state le personalità che sono riuscite a realizzare l'impossibile: una del mondo della politica e l'altra della scienza. Il politico si è preoccupato di muovere gli ingranaggi del Cantone e della Confederazione per ottenere gli impulsi necessari ed ha chiamato quale rettore di fondazione uno

dei tanti Ticinesi che soltanto altrove era riuscito ad esprimere al meglio le proprie capacità. Portando con sé l'alone di fama che lo contornava, egli ha lasciato la direzione di un istituto di ricerca conosciuto a livello mondiale per venire qui a dare ai giovani la possibilità di una formazione universitaria sul patrio suolo. Grazie al suo reticolo di conoscenze in ambito scientifico, egli è riuscito a portare a Lugano personalità di spicco le quali, a loro volta, vi hanno calamitato ottimi studenti, nonché fondi per la ricerca di svariati milioni. Infatti sono già numerosi i laureati che hanno trovato qui terreno fertile per onorate carriere. Parlando sempre di Lugano: il nuovo centro culturale di larghe vedute, il LAC, è divenuto un polo d'attrazione per gli amanti dell'arte e della musica vicini e lontani! Tra l'altro il suo

progettista è l'Architetto Ivano Gianola, uno dei tanti, tantissimi fiori all'occhiello dell'architettura ticinese, degna di tale nome. Visto che siamo in argomento non posso esimermi dal citare anche l'Accademia di architettura di Mendrisio, fondata dal nostro rinomato Mario Botta! Questi sono gli esempi da emulare. **Evidenziare ciò che abbiamo compiuto ed il suo potenziale!** Ai miei tempi", prosegue Molo colto da improvviso fervore, interrompendosi poi di botto, con un sorrisino sornione e birbantello. "Dovete scusarmi se parlo sempre della mia epoca, quasi fossi stravecchio, ma sono semplicemente un uomo d'altri tempi, di quando gli impieghi all'Officina furono in grado di offrire a migliaia di lavoratori una formazione e di che guadagnarsi da vivere. Uno sbocco per non essere costret-



“Trasformare per conservare” – con questo motto l'Architetto ticinese Aurelio Galfetti ha dato alle rovine di Castelgrande una rinnovata funzione culturale e sociale, portandole a nuova vita.

ti ad emigrare ma rimanere qui e fondare una famiglia sul suolo natio. Questo era il nostro potenziale: tutta quella gente – e la maggior parte di essa con poca o nulla qualifica professionale – ma con una gran voglia di rimboccarsi le maniche, di imparare e mettersi all'opera. Al giorno d'oggi tutto ciò deve avvenire ancora, ma a livello di servizi, scienza e tecnologia, ad esempio tecnologia ferroviaria...”.

“E nuovi sistemi di mobilità”, lo interrompe il vertice delle Ferrovie federali, “anche questo gode del nostro supporto. Prenda ad esempio il Centro di competenza mobilità sostenibile e ferroviaria qui a Bellinzona. Ben volentieri accresciamo il nostro impegno a suo favore, ma è da lì che devono partire le iniziative. In

confidenza, detto tra noi: è proprio ciò la mia spina nel fianco. Non trovo riscontro, niente spirito d'iniziativa, nessuna forza motrice che si potrebbe sviluppare e rafforzare congiuntamente. A nord delle Alpi ad esempio, l'acqua calda derivante dalla galleria di base viene sfruttata per la piscicoltura. Volendo, anche qui si potrebbero realizzare simili progetti innovativi!”

“Ben Vi capisco, so di cosa state parlando”, sospira Molo, “allora io non ebbi soltanto a convincere i Signori della Ferrovia del Gottardo, bensì pure – e soprattutto – la mia gente. I miei avversari, conservatori, detenevano un grande potere e nel mio stesso partito vi erano gli indecisi, quelli dei se e dei ma. Si predilige attenersi a quanto esiste, a quanto è già dato, poiché è cosa certa, chiudendo gli occhi davanti al nuovo. I minatori sono soliti dire che dai la picconata e non sai cosa aspettarti. La roccia potrebbe venir giù all'improvviso, ma poi, quando la galleria è ultimata, è un giubilo per tutti. Dopo che l'Officina aveva portato quanto promesso, nessuno rimpiange più le vigne e i frutteti che si erano dovuti sacrificare per l'edificazione degli stabilimenti”.

“Giuste parole, condivido appieno! Allora i giardini furono sacrificati per creare laboratori, per permettere la sopravvivenza. E adesso...”, Bergmann ha un attimo d'esitazione,

"lei parla senza peli sulla lingua, lo farò anch'io: l'Officina avrà ora un futuro unicamente e soltanto con nuove commesse di lavoro. Pure noi, come il Ticino stesso, abbiamo bisogno di un'officina per la manutenzione e le riparazioni. Ma la questione è: deve per forza essere a Bellinzona? O non dovrebbe stare altrove, in un luogo dove ci sia spazio a sufficienza per le nuove composizioni dei convogli, dove sostano i Cargo, dove sia possibile installare nuove infrastrutture per le innovative tecnologie di manutenzione? Perché Bellinzona non coglie al volo le medesime opportunità che Altdorf, sull'altro versante della galleria di base, sta realizzando con un nuovo Polo per l'industria e i servizi? Perché Bellinzona non dovrebbe ottenere un nuovo, **pulsante quartiere ferroviario**, alla pari di Zurigo, Ginevra o Basilea?".

"Ciò che mi appresto a rispondervi Vi sorprenderà, mio esimio Confederato: pure Voi mi togliete le parole di bocca! Ai miei tempi si dovettero sacrificare i giardini in nome dell'industria, e oggigiorno l'industria deve retrocedere per far posto a un moderno centro cittadino che abbia appartamenti nelle immediate adiacenze della stazione ferroviaria, nonché negozi, uffici, servizi e commerci, tutti lì vicino. E aggiungervi un parco e tanto, tanto verde. Così i viaggiatori che vi giungeranno non rimarranno più sgradevolmente sorpresi da una città dallo svi-

luppo asimmetrico, ma si stupiranno della florida vita pulsante sia a destra che a sinistra della stazione".

"A chi lo dice...ma a chi lo dico ora io?"

"La questione non è a chi, ma come! Proferendo le parole sbagliate al momento inopportuno è facile sortire reazioni di collera e di sdegno. Posso citarvi un esempio che abbiamo proprio qui dinanzi ai nostri occhi: Castelgrande. Già ai tempi andati era una fortezza. Altre epoche, altri assalitori, altre strategie fecero sì che essa fosse senza sosta dilaniata, trasformata, ampliata, fino a divenire il punto d'attrazione culturale, culinario e turistico qual è ora. All'architetto della mia Terra, Aurelio Galfetti, che l'ha trasformato, è riuscito di riassumere la ricetta del suo successo nel principio base di **trasformare per conservare!** Abbiamo per le mani una cospicua eredità – natura, cultura, economia – ed è nostro compito conservarla al meglio. Deteniamo anche un vasto potenziale per il nostro futuro e dobbiamo provvedere a svilupparlo. Su talune cose non dobbiamo porre mano allo scopo di conservarle. Dobbiamo metter in conto delle rinunce e prevedere di apportare dei cambiamenti, affinché sia possibile sviluppare il potenziale futuro anche delle nostre eredità. Se non rinnoviamo l'utilizzo dell'area dell'Officina essa diverrà inevitabilmente un moncherino dell'industria".

"Perdinci! Certo che lo impediremo! Lo impediremo noi, la Città, tutti quanti insieme! Eppure mi permetto di chiederle una volta ancora: dove posso trovare la gente giusta, quella che insieme a noi possa tracciare la giusta via da percorrere?"

"Qui, proprio qui. Basta che ne troviate uno soltanto e poi costui ne troverà altri due, i quali ne individueranno altri quattro, e poi otto, così via; e ben presto troverà intere pariglie pronte a partire al galoppo. Che non sarete Voi a dovere – né a volere – tenere le briglie, me l'avete detto poc'anzi Voi stesso".

"Un nome, mi indichi un nome soltanto".

"Non posso, ahimè. Le personalità della mia generazione riposano ormai nell'aldilà, e sarebbe tempo che vi ci andassi finalmente anche io. Fredda e incomoda è la mia tomba, e qui ho oramai adempiuto tutti i miei doveri. Per il Ticino si è spalancata la porta verso una nuova età dell'oro!". Molo riempie per l'ultima volta di grappa il suo bicchierino d'argento e porge la fiaschetta a Bergmann, con un sorrisino provocatore: "Un

sorso soltanto, un grapin, il vento da nord si è ormai messo a tacere!". "D'accordo", risponde accondiscendente Bergmann, "un sorso, alla salute della nuova età dell'oro". Brindano avvicinando i bicchierini e quello di Bergmann si svuota subito, inspiegabilmente. Con fare furbesco Molo ripone accuratamente nella tasca della sua finanziaria i graziosi e antichi oggetti, poi porge a Bergmann la sua gelida mano, afferra il bastone e attraversa la piazza in diagonale, con passo lento e leggermente barcollante. Si rimette il cilindro sul capo e, repentinamente, svanisce.

Quando Bergmann fa ritorno alla sua stanza d'albergo scorge il libro che si era ripromesso di terminare e che è aperto, guardacaso, sulle ultime pagine: narrano proprio del Sindaco Giuseppe Molo che esce dalla tomba per andare ad aggirarsi per le vie della sua città e curiosare come essa si stia trasformando nel futuro. Sta per andare finalmente a coricarsi, quando il suo sguardo cade sul minibar... chissà se dentro c'è una bottiglietta di grappa bella fresca che potrebbe conciliare il sonno!



Colophon

Una pubblicazione a cura delle FFS

Concetto e testo: Hanspeter Gschwend, Roveredo GR

Grafica: Carlo Berta, Bellinzona

Traduzione: Sabine Protti, Lugano

Prestampa, stampa e rilegatura: Fontana Print SA, Pregassona

© 2016 FFS SA e Hanspeter Gschwend

Questa pubblicazione è disponibile anche in tedesco.

Indice delle illustrazioni:

Archivio di Stato Bellinzona	Immagine di copertina
Ampellio Berta	13
Hanspeter Gschwend	5, 8, 15
Bruno Pellandini	3
Collezione privata	4, 12
SBB Historic	2, 7, 10
FFS	9
Anonimo	6 a destra