



Società Pensionati Federali  
Ticino e Moesano

**1924 - 2014**

**90  
ANNI  
DI  
STORIA**

Fondata il 2 agosto 1924

# Indice

<b>Preambolo</b>	Comitato	<b>6</b>
<b>Bellinzona, capitale delle Aziende federali</b>	Mario Branda, sindaco	<b>12</b>
<b>Costruzioni federali</b>		
L'ufficio delle Costruzioni federali	Ernesto Wisler	<b>14</b>
<b>Dogane</b>		
Le Dogane	Fiorenzo Falconi	<b>18</b>
Le Guardie di confine	Fiorenzo Rossinelli	<b>22</b>
<b>FFS, Ferrovie Federali Svizzere</b>		
Storie di capotreno	Mario Maldini	<b>28</b>
Una vita da macchinista	Armando Besomi (†)	<b>34</b>
Le Officine FFS di Bellinzona	Gianni Frizzo	<b>40</b>
Ferrovia ed esercito	Vito Burgener	<b>44</b>

## **PTT, i servizi postali**

Una famiglia al servizio delle PTT	Nieves Maderni	<b>48</b>
Il buralista postale	Daniele Moccetti	<b>52</b>
Le esperienze di un postino	Dario Raimondi	<b>58</b>
Il servizio ambulante nel giudizio del profano	Ermanno Agustoni (†)	<b>64</b>
Il conducente degli autopostali	Giuseppe Mazzola	<b>68</b>

## **PTT, le telecomunicazioni**

I servizi telegrafici	Filippo Parolini	<b>72</b>
I servizi telefonici	Maria Luisa Bernasconi (†)	<b>76</b>
Sviluppo della radiocomunicazione	Renato Ramazzina	<b>82</b>
Telecom PTT ed esercito	Antonio Bernasconi	<b>88</b>

## **Servizio militare**

L'Ufficiale istruttore	Pier Augusto Albrici	<b>92</b>
Al servizio degli arsenali	Giacomo Borioli	<b>98</b>
Il Corpo delle guardie di fortificazione	Paolo Germann	<b>104</b>
Tra gli aerei militari	Tiziano Ponti	<b>108</b>

## **Dipendenti federali al servizio della popolazione e del territorio**

Ruolo del sindacato	Abbondio Adobati	<b>114</b>
---------------------	------------------	------------

# STATUTO

della Società  
del personale federale a riposo  
«TICINO»

# STATUTO

della Società  
del personale federale a riposo  
«TICINO»



Tipo-Offset Cassar

# STATU

della Soc  
Personale fed  
«Ticino e



**UTO**

**Società del**

**Federale a riposo**

**“Ticino e Moesano”**



# **Statuto**

della Società  
Pensionati Federali  
Ticino e Moesano

## **PFTM**

Fondata nel 1924

Edizione 2008

# Preambolo



Archivio di Stato Bellinzona. Le testimonianze del passato ci aiutano a capire il presente e a costruire il futuro.

Cara lettrice, caro lettore,

mentre si avvicinavano i 90 anni di esistenza della Società Pensionati Federali Ticino e Moesano (PFTM), il Comitato si è fatto qualche pensiero sul modo di degnamente sottolineare questo traguardo. Tra il passato e un presente assai cambiato è quindi parso interessante ripercorrere questi anni di storia che hanno caratterizzato la crescita di tutta una nazione. In questo nostro territorio alpino numerosi Funzionari federali hanno profuso le loro energie svolgendo le più svariate mansioni al servizio del pubblico.

La Società Pensionati Federali Ticino e Moesano, è nata il 2 agosto 1924 come "Società del Personale Federale a riposo TICINO" con l'obiettivo principale di aiutare gli associati che per ragioni diverse, in un Ticino povero, si fossero trovati in difficoltà.

La Società PFTM ha avuto le sue origini nelle "Poste, Telefoni e Telegrafi, PTT", fondata da pensionati del telefono che si erano associati alla "Sezione dei ferrovieri pensionati Ticino" (fondata nel 1919).

Anno dopo anno la Società è cresciuta adattandosi ai tempi. Nel 2007 si è data il nuovo logo e nel 2008 il nuovo statuto.

La Società Pensionati Federali Ticino e Moesano accoglie indistintamente pensionate e pensionati che hanno svolto la loro attività alle dipendenze della Confederazione oppure presso le ex Regie federali.

Da qualche anno non possiamo fare a meno di osservare quanto siano mutate quelle strutture familiari a ogni cittadino svizzero o residente: Amministrazione, Dogane, Esercito, Ferrovie Federali, Poste e Telecomunicazioni. Il Comitato è stato unanime nel riconoscere che, al capolinea di un periodo storico irripetibile, fosse il momento giusto per raccogliere le testimonianze di protagonisti rappresentativi di attività scomparse, trasformate o sulla via del "ti ricordi?".



Nelle Teche della Radiotelevisione Svizzera a Comano sono custodite circa 400.000 ore di memoria audiovisiva concernente il territorio della Svizzera italiana e il suo sguardo verso il mondo (foto Archivio Fonoteca RSI - G. De Stefani).



Nella Fonoteca Nazionale Svizzera, a Lugano, sono conservati i ricordi sonori del nostro passato (© Fonoteca Nazionale Svizzera).

Considerato quindi come siano cambiate le caratteristiche del lavoro richiesto al personale impiegato dalla Confederazione, in organizzazioni divenute ormai in gran parte le ex regie federali, gli appunti di vita vissuta rivestono un particolare interesse.

Il periodo evolutivo del Cantone Ticino e del Moesano inizia con l'apertura della galleria ferroviaria del San Gottardo nel 1882. Nei decenni a seguire hanno avuto un peso determinante due guerre le quali, anche se non hanno colpito nella loro espressione più tragica il nostro territorio e le sue genti, hanno creato profondi disagi. Con i 90 anni di PFTM, siamo a quasi 70 anni dalla fine della seconda guerra mondiale. I ricordi vanno affievolendosi, lasciando sempre più spazio a nuove filosofie e altre prospettive per le future generazioni del nostro Paese.

Dopo l'avvento dell'Unione Europea la Svizzera neutrale deve confrontarsi sempre più con quanto avviene fuori dalle sue frontiere. Tutto vive oramai sul rapporto tra il Franco svizzero e l'Euro. Per le ex regie Federali guidate ora essenzialmente da obiettivi legati al profitto, nulla è più come prima. Pertanto uno sguardo a ritroso, su quei tempi che sono stati tanto significativi anche per i principi di solidarietà, deve essere considerato gesto di apprezzamento e di riconoscenza nei confronti di chi ci ha preceduto.

La globalizzazione e la liberalizzazione dei mercati nel mondo industrializzato della società moderna hanno portato paradossalmente all'individualismo che sembra volersi distanziare dall' "uno per tutti e tutti per uno" tipicamente elvetico. Il nuovo mondo della mobilità e della comunicazione ha cambiato il modo di vivere delle generazioni proiettate nel terzo millennio. Anche i pensionati, non solo quelli federali, si trovano ad assimilare nuovi sistemi per affrontare l'avvenire. Considerato lo sviluppo demografico che li vede in costante crescita, essi costituiscono una sempre più importante componente della Società.



Di conseguenza la Società PFTM si confronta con problematiche e responsabilità nuove. A norma di Statuto essa promuove e tutela gli interessi dei suoi Soci. Si tratta prima di tutto di coltivare i vincoli di amicizia, tanto più importanti dopo il pensionamento, per poter agire in maniera che la buona qualità di vita raggiunta possa essere mantenuta.

Per ragioni di tempo e di spazio, il libro non può contenere tutto il vasto repertorio di quelle che furono o che sono attualmente le attività del personale al servizio della Confederazione oppure delle ex Regie a sud delle Alpi. Attività egualmente importanti come quelle svolte dalla Regia federale degli alcool, dall'Osservatorio meteorologico di Locarno Monti, da Agroscope Polo di ricerca verde a Cadenazzo, dal gruppo di ricerca Ecosistemi Insubrici dell'Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio a Bellinzona, dalla Sezione Traduzione e redazione della Cancelleria federale a Bellinzona, dal Centro sportivo nazionale della gioventù di Tenero, dal Centro svizzero di calcolo scientifico di Lugano, dall'Istituto Universitario federale per la formazione professionale a Lugano, dall'Ufficio federale delle strade a Bellinzona, dal Tribunale federale penale a Bellinzona, questi ultimi quattro assai nuovi nel contesto della Società Pensionati Federali Ticino e Moesano.

Osiamo sperare che i contributi offerti dalle autrici e dagli autori elencati rappresentino comunque un esauriente caleidoscopio dei differenti percorsi di vita professionale.

Il libro, semplice quanto reale estratto di un complesso apparato federale in uno Stato ad alto valore democratico, è pure testimone della fedeltà dei pensionati federali, mantenuta nell'impegno per il servizio pubblico.

Ricordiamo con mestizia tutti quanti ci hanno lasciato. Con la loro dedizione i protagonisti del passato hanno contribuito, al fianco e a sostegno di altri enti pubblici e istituzioni private, al progresso, al benessere e alla sicurezza del Cantone Ticino e del Moesano.

Tutti insieme, nello spirito di appartenenza del più ampio "essere" di questa nostra Confederazione Elvetica.

A tutti auguriamo una buona lettura.

**Ing. Renato Ramazzina**  
Presidente della Società  
Pensionati Federali Ticino e Moesano



Nel cuore del Piano di Magadino, a Cadenazzo dal 1973, la Stazione Federale di ricerche agronomiche si occupa dello sviluppo e della ricerca in produzione vegetale nei settori viticoltura, orticoltura, campicoltura, etc. (Agroscope: foto Giorgio Skori).



Il centro regionale sud dell'Ufficio federale di meteorologia e climatologia Meteo Svizzera a Locarno Monti (foto Meteo-svizzera).



Il Centro svizzero di calcolo CSCS, dal 1991 a Lugano, unità indipendente del Politecnico federale di Zurigo, supporta gli addetti in tutti gli ambiti nel campo della ricerca (foto CSCS).



Da Scuola cantonale di commercio a nuova sede del Tribunale federale penale, inaugurata il 26 ottobre 2013 a Bellinzona.





Il Centro sportivo nazionale della gioventù a Tenero nato nel 1963 sull'area della Fondazione "Dono Nazionale Svizzero per i nostri soldati e le loro famiglie" del 1921 (foto CSN).



Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio, WSL, Bellinzona, studia le particolarità ambientali al sud delle Alpi. Nella foto di Patrik Krebs un castagno secolare a Personico.

Inizia nel 1887 il lavoro della più vecchia istituzione della Confederazione: la Regia federale degli alcool responsabile per la concessione, il controllo degli impianti, la produzione e il commercio (foto Michele Beretta, Brissago, 1964)







Sede di Bellinzona della Sezione Traduzione e redazione della Cancelleria federale.



Sede di Lugano dell'Istituto Universitario federale per la formazione professionale (foto IUFFP).

L'ufficio federale delle strade di Bellinzona, USTRA, si occupa di tutto quanto attiene alle autostrade Ticino e Moesano (foto USTRA).



# Bellinzona, capitale delle Aziende Federali

Mario Branda, sindaco



La stazione delle Strade Ferrate Federali costruita nel 1876 con l'aggiunta del 1902.

L'obelisco di Piazza Indipendenza ricorda il 1803 e l'indissolubile legame Comune, Cantone, Confederazione.





Il palazzo postale di Viale Stazione  
costruito nel 1927.



Care Pensionate,  
Cari Pensionati Federali,

la storia moderna della nostra Città è inscindibilmente legata a quella delle Amministrazioni federali che, in diversi ambiti della nostra vita sociale ed economica, a partire dalla fine dell'800, hanno trovato spazio e si sono sviluppate a Bellinzona.

Penso in primo luogo alle ferrovie con l'apertura della linea del Gottardo nel 1882 (inizialmente ancora un'azienda privata per diventare impresa pubblica sotto il "marchio" FFS il 1° gennaio 1902) alle relative Officine, insediatesi in quello che, all'epoca, nel 1898, era ancora territorio del comune di Daro.

Penso però anche alle PTT (Posta, Telefoni, Telegrafo), oggi diventate "La Posta" e "Swisscom": Aziende che diedero centinaia di posti di lavoro a nostri concittadini. Ma anche, seppur con meno posti di lavoro, si ricordano i comandi militari: due Brigate (di frontiera e territoriale) e una Divisione (la storica Divisione di montagna 9). Il significato di questi comandi è certamente da ricondurre alla funzione strategica di Bellinzona (allora ancora Piazza d'armi di fanteria) fino al secondo dopoguerra.

Sono poche le famiglie bellinzonesi che non hanno avuto genitori, figli, fratelli o sorelle impiegati presso la Confederazione. È anche il mio caso. Mio padre Giampiero è stato per una vita funzionario dei "Telefoni" a capo del servizio clientela. Confederazione che, dal canto suo, promuoveva l'accesso alla proprietà privata dei propri dipendenti, concedendo loro prestiti ipotecari a tassi agevolati per l'acquisto o la costruzione dell'abitazione primaria. In passato questi servizi hanno qualificato e – seppure in misura minore – ancor'oggi qualificano la vita sociale della nostra Città: uomini e donne con un forte senso di appartenenza al Paese, operosi, lungimiranti che hanno contribuito a realizzare e dare vita a interi quartieri. Un passato che ha lasciato tracce nei Bellinzonesi, che ancora oggi sentono l'importanza della funzione pubblica federale.

Ma la Città è segnata anche dagli edifici pubblici della Confederazione la quale sempre ha curato l'aspetto architettonico delle sue costruzioni incaricando architetti ticinesi tra i più qualificati e noti. Approccio che pare trovare oggi conferma con l'insediamento del Tribunale penale federale la cui nuova, prestigiosa sede è stata inaugurata lo scorso mese di ottobre.

Un'Amministrazione federale che, nel tempo, si è sicuramente fatta valere e che, non di rado, magari anche all'estero, viene citata a esempio per la sua qualità: un merito, evidentemente, anche e soprattutto di chi vi ha lavorato e ancora oggi vi lavora.

La vostra associazione compie novant'anni di vita: è un prestigioso e lusinghiero traguardo, dimostrazione inconfutabile di attaccamento e senso di identità. Aspetti che, manifestamente, trascendono la dimensione contrattuale ed economica di quello che è stato il vostro lavoro.

È quindi con particolare piacere che a nome dell'autorità cittadina e di tutta Bellinzona, con simpatia e amicizia vi rivolgo il più caloroso saluto, formulandovi i migliori auguri per il prosieguo della vostra attività e della vostra associazione, bandiera del nostro Paese.

# COSTRUZIONI FEDERALI

# UFFICIO DELLE COSTRUZIONI FEDERALI

Ernesto Wisler



Planimetria e modellino della sede PTT a Brissago (Archivio Luigi Eisenhardt)

## **1944**

L'Ispettorato delle costruzioni federali a sud delle Alpi ha la sua prima sede presso la Posta centrale di Lugano. Con alla testa l'architetto Agostino Casanova, è responsabile della costruzione e della manutenzione degli stabili sia militari, sia civili per il Ticino e la Svizzera centrale. Si costruisce la prima casa doganale a Bogno, in cantiere ci si reca in bicicletta.

## **1961**

Gli Uffici traslocano in via Pioda 10, sede della Direzione delle Dogane, con la nuova denominazione Direzione delle costruzioni federali VI Circondario e più tardi Circondario 2 – Lugano. Sotto la direzione dell'architetto Arnoldo Codoni le competenze nel Ticino e nei Grigioni si consolidano con importanti infrastrutture.

Nel settore militare cito: le Piazze d'armi di Monte Ceneri, Isonne, Losone, Coira, S-Chanf, il Parco automobili dell'Esercito di Bellinzona, gli Arsenali di Bellinzona e Quinto, la Stazione carburante di Claro, le Torri di controllo degli aeroporti militari di Locarno Magadino e Lodrino, la Clinica militare di Novaggio.

Nel settore delle opere civili cito: le Centrali telefoniche delle PTT, in tutto il Cantone, la Posta di Bellinzona, Giubiasco, Brissago, ecc., la Sottostazione federale di ricerche agronomiche, Cadenazzo, l'Osservatorio meteorologico di Locarno Monti, i Valichi doganali, fra i più importanti, Chiasso autostrada, Bizzarone-Novazzano, Brogeda, Chiasso strada, Pizzamiglio, Gaggiolo-Stabio, Ponte Tresa, Gandria, Chiavenna, La Motta, S. Maria, ampliando le competenze in nuove aree d'intervento ossia: Italia, con le Ambasciate Svizzere e le Scuole Svizzere, Restauro di San Eustacchio a Venezia (con il patrocinio Pro Helvetia), Canton Grigioni con tutte le infrastrutture militari e civili, Alto Vallese, in prevalenza le opere militari.

## **1983**

L'architetto Niki Piazzoli assume le redini fino alla partenza per Berna dove nel 1987 assume l'importante incarico di Direttore generale dell'Ufficio delle costruzioni federali. L'architetto Rino Bezzo la assume per breve tempo la direzione: purtroppo scompare prematuramente.

## **1988-1998**

Subentra l'architetto Franco Poretti fino alla riorganizzazione dell'Amministrazione federale con la suddivisione delle costruzioni nell'ambito militare e civile. Franco Poretti è quindi chiamato a Berna per assumere la direzione del Settore civile.

## **1999**

La riorganizzazione del nostro Settore, con l'obiettivo della centralizzazione degli uffici, la Direzione di Berna colloca la nostra sede a Emmen e in seguito a Kriens, mantenendo un ufficio esterno a Lugano, competente per il Ticino.

Nel 2001 i nostri Uffici traslocano sul Monte Ceneri, presso la Piazza d'armi.

Ubicazione tenacemente voluta e ottenuta non solo a nostro favore (si prospettava l'ipotesi di una centralizzazione degli uffici oltralpe) ma anche a favore dei nostri committenti/proprietari locali.

Ci accoglie uno stabile costruito intorno agli anni 1830 dopo l'ultimazione della strada del passo del Monte Ceneri nel 1811 per un posto di gendarmeria per proteggere i viandanti e le merci che vi transitavano. Le arcate ora chiuse, lasciano ancora intravedere il portico sotto il quale avveniva il cambio dei cavalli delle carrozze che transitavano sul passo, per essere fermati a Robasacco dai banditi che attendevano il loro passaggio per derubare i viandanti.



Nel 1910 l'edificio divenne la Dépendance dell'Hotel Monte Ceneri del dott. Luigi Malè, il medico che volle l'albergo casa di cura.

Lo stabile fu convenientemente ristrutturato e risanato negli anni 2001 e 2007. Attualmente ospita gli uffici di armasuisse Immobili, Gestione delle costruzioni Svizzera centrale / Ticino, Gestione del parco immobiliare disponibile, Facility Management Est, Base di aiuto alla condotta BAC – Operations OPS, assicurando continuità, sia al mantenimento d'importanti Uffici e posti di lavoro in Ticino, sia alla storia dello stabile.



Sede di armasuisse Immobili sul Monte Ceneri.  
"Le arcate ora chiuse lasciano ancora intravedere il portico..."

Alla piccola ma significativa festa d'inaugurazione, avvenuta il 22.11.2007 il sottoscritto ha ritenuto doveroso ringraziare il sig. Ulrich Appenzeller, allora direttore del nostro servizio Immobili, per il suo incondizionato appoggio al mantenimento di una sede in Ticino ricordando che per la nascita, la crescita, la realizzazione e il successo di un progetto siano necessari:

- un'idea forte e convincente
  - la volontà e il sostegno di tutti gli Enti interessati
  - la capacità progettuale e realizzativa, svolte sempre in collaborazione di un Gruppo di lavoro interdisciplinare.
  - la soddisfazione del Committente e dell'Utente,
- e auspicato:

- il mantenimento della sede e dell'entità della piccola ma importante sezione a sud delle alpi con il suo personale qualificato, sensibile alla qualità delle prestazioni, critico nei confronti dei metodi di lavoro soggetti al mercato, capace di imporsi con autorevolezza nella scelta di soluzioni non solo legate al fattore costi o a soluzioni architettoniche, capace di identificarsi con le necessità del committente e dell'utente.

Durante i 39 anni al servizio della Confederazione, le riorganizzazioni e le ristrutturazioni non sono mancate, importanti decisioni nel processo lavorativo hanno modificato sostanzialmente la figura del cosiddetto "Funzionario delle Costruzioni federali" e i suoi compiti.

L'attività specifica del capo progetto nell'ambito delle costruzioni dell'Esercito si distingue e si caratterizza in modo chiaro, infatti è chiamato a dirigere studi d'architettura, d'ingegneria e team di progettazione interdisciplinari altamente qualificati, giocoforza il suo impegno è volto alla conduzione e realizzazione di progetti complessi e di qualità, nel rispetto del quaderno degli obblighi e del credito approvato mettendo a frutto le sue vaste conoscenze specialistiche, a favore di soluzioni conformi alle leggi e innovative nel settore immobiliare.

Un bel volume, (Editore Casagrande a cura di Graziella Zanone Milan), che consiglio a tutti di leggere illustra dieci anni di attività delle Costruzioni federali - 2. Circondario (1988 – 1998) e testimonia il modo di operare in tempi presenti e passati. Sono da apprezzare in particolare le riflessioni di Jacques Gubler, già stimato Prof. all'Accademia d'architettura di Mendrisio, che nel suo articolo





La tenda a Castelgrande in occasione dei 700 anni della Confederazione nel 1991.  
Progetto di Mario Botta. Foto: Alo Zanetta , Chiasso

**Architettura pubblica: Tra istituzioni e smantellamento, cita:**

*Se la politica è l'arte di spendere il denaro degli altri per il profitto della minoranza, allora il bilancio architettonico presentato in questo libro è il contrario dello spreco delle "dive" del "meno Stato". Questa pubblicazione illustra un'abitudine morale di prudenza, controllo e trasparenza nell'uso dei soldi pubblici.*

Nella stessa pubblicazione l'architetto Franco Poretti, in *"La consapevolezza di un impegno"* sintetizza in modo chiaro:

- il vasto campo d'attività nel nostro Cantone, nei Grigioni, Uri alto Vallese e in Italia.
- la necessità di bandire concorsi d'architettura, quale valido strumento per assicurare risposte adeguate e di qualità ai problemi posti
- l'approccio della qualità dell'opera architettonica in rapporto con il territorio quale bene culturale
- l'impegno nel rispetto delle normative e raccomandazioni della Confederazione, nell'ambito dell'impatto ambientale, all'uso parsimonioso del territorio, del risparmio energetico ecc.
- il ruolo dell'architetto mandatario.

In tutti gli anni di servizio, ho avuto modo di riscontrare in tutti, collaboratrici e collaboratori sotto la guida e la spinta dei Direttori del nostro Circondario, consapevolezza e impegno.

A conclusione della mia attività professionale, posso affermare di essere stato particolarmente fortunato. Dapprima per essere stato assunto, nel lontano 1969, presso l'allora Ispettorato delle costruzioni federali del VI Circondario di Lugano. In seguito, grazie anche alla politica di postformazione della Confederazione (una ricchezza inestimabile presente in tutti i settori e a tutti i livelli dell'impiego federale), che mi ha dato l'opportunità di seguire costantemente seminari e corsi di aggiornamento di ogni specie, dal progetto alla consegna di costruzioni a chi poi ci avrebbe professionalmente vissuto, è stato motivo di grande soddisfazione.

*Dopo l'ottenimento del diploma di architetto presso la Scuola tecnica superiore a Trevano nel 1969, Ernesto Wisler, classe 1946, attinente di Sumiswald BE, ha iniziato l'attività professionale nel 1970 presso l'Ente federale dell'allora denominato Ispettorato delle Costruzioni Federali - VI Circondario Lugano, e in seguito Ufficio delle costruzioni federali Circondario 2 - Lugano.  
Infine, con la suddivisione dei Dipartimenti di costruzione, militare e civili, presso l'Armasuisse Immobili Svizzera Centrale - Ticino, del Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS).*

**DOGANE**

# LE DOGANE

Fiorenzo Falconi



Le dogane sono ostacolo per gli uni e strumento finanziario-economico e di sicurezza per gli altri. Le loro origini sono remote e il loro scopo era di incassare pedaggi e dazi lungo vie di transito o all'entrata di città. Nel 1848 la riscossione dei dazi passò dai Cantoni alla Confederazione. Le attuali competenze dell'Amministrazione federale delle dogane sono ancorate nella Costituzione federale del 18.04.1999.

Negli ultimi decenni organizzazione e compiti sono stati modificati profondamente in parallelo ai grandi cambiamenti subentrati nell'economia, nei trasporti di persone e merci e infine nei traffici illeciti attraverso le frontiere.



Controllo nel traffico delle merci alla dogana commerciale di Chiasso (foto Direzione delle Dogane - Lugano)

La dogana di Ponte Tresa negli Anni 50 (foto V. Vicari)



Nel 2012 l'organico delle dogane svizzere era di 4367 collaboratori, di cui 2363 del servizio civile, in maggioranza "specialisti doganali" e altri dipendenti addetti ai traffici delle merci commerciali per ferrovia, strada, per vie d'acqua, nel traffico aereo. Il Corpo delle guardie di confine, con 2004 agenti, costituisce il braccio uniformato e armato delle dogane, con compiti di sicurezza e controllo di persone e merci nel traffico turistico e nel terreno.

I molteplici compiti delle dogane hanno la loro base legale in oltre 150 leggi/ordinanze federali, in numerosi trattati internazionali e in 27 accordi di libero scambio. Nel traffico delle merci, oltre ai dazi base (fortemente diminuiti nei decenni), si riscuotono importanti imposte e si svolgono numerosi controlli a protezione della popolazione e dell'economia.



La dogana commerciale di Chiasso Anni duemila.  
(foto Direzione delle Dogane - Lugano)

Le dogane sono così diventate uno strumento indispensabile per il buon funzionamento dello Stato e della sua società. Quale organismo esecutore l'Amministrazione federale delle dogane deve operare con efficienza, secondo criteri di legalità, proporzionalità e impiego razionale di uomini e mezzi. Gli obiettivi operativi sono definiti in un mandato di prestazioni del Dipartimento Federale delle Finanze.

Ecco alcune indicazioni sull'attività delle dogane in un anno (concernono il 2012):

gli incassi totali a favore dello Stato - e derivanti quasi totalmente dal traffico merci commerciali - hanno raggiunto i 23,8 miliardi di Fr. (oltre 1/3 delle entrate della Confederazione), di cui dazi base 1 mia. Fr., IVA 11,8 mia. Fr., imposta su oli minerali 5 mia. Fr., imposta sul tabacco 2,4 mia. Fr., tassa sul traffico pesante 1,5 mia. Fr. e altri introiti ca. 2 mia. Fr. Il valore delle merci importate ha raggiunto 212,1 mia. Fr. (di cui 138,1 mia. Fr. dall'UE), mentre il valore delle esportazioni è stato di 185 mia. Fr. (di cui 118,2 mia. Fr. verso l'UE).

Gli specialisti doganali del servizio civile si sono occupati di 30,1 milioni di pratiche doganali per merci commerciali (importazione/esportazione e transito), con il supporto dell'informatica allo scopo di essere efficienti al massimo. I controlli materiali sono effettuati sulla base di un'approfondita analisi dei rischi. Oggi d'attualità sono in particolare controlli per intercettare prodotti contraffatti o vietati, alcuni dei quali possono essere pericolosi (per es. medicinali, con 1070 casi nel 2012). Con il controllo dei metalli preziosi e relativi prodotti si garantisce qualità sul nostro mercato. Nel traffico pesante - con oltre 20'000 passaggi giornalieri di autocarri - in un anno sono stati scoperti 18'379 casi irregolari concernenti autisti o veicoli, quindi pericolosi per la circolazione stradale. Le merci contrabbandate - oltre che a evadere tributi doganali dovuti - possono costituire pericolo per la salute pubblica (per es. carne e altre derrate alimentari, il cui contrabbando è stato accertato dall'antifrode in 695 t.). In un anno sono stati scoperti 114 casi di contrabbando o commercio illegale di beni culturali e 894 casi di irregolarità in ambito conservazione della specie di piante e animali (convenzione di Washington).

Al Corpo delle guardie di confine, descritto nel capitolo seguente, compete il traffico turistico (controllo di persone e merci) stradale, ferroviario, aereo e lacuale, nonché la sorveglianza del confine aperto su terra e sui laghi. Di conseguenza esso opera, in stretta collaborazione con Uffici federali e Polizie cantonali, nel campo della migrazione, della tratta di esseri umani, nei traffici di armi, droga, documenti falsificati e altre attività criminali.

Il Sistema d'Informazione Schengen (SIS) ha permesso nel 2012 di fermare 13'747 persone e di sequestrare 1931 armi illegali. Alla polizia sono state consegnate 3'849 persone e i documenti falsificati sequestrati sono stati 1'767.

Le dogane hanno impiegato all'estero 100 collaboratori in missioni per la formazione e per la sicurezza/promozione della pace.

Alle Cantine di Gandria, raggiungibili solo via lago, si trova il Museo delle dogane svizzere (visitato da ca. 20'000 persone all'anno) che informa su attività passate e presenti.

*Fiorenzo Falconi, classe 1944, patrizio di Rovio, domiciliato a Gentilino è entrato al servizio della Confederazione nel 1962. Dopo aver lavorato a Basilea, Chiasso e Lugano, nel 1999 è stato nominato Direttore del IV Circondario delle dogane. Pensionato dal 2007 e socio PFTM, si occupa di viticoltura e coltiva la passione della poesia in dialetto.*



# GUARDIE DI CONFINE

Fotografie archivio comando Cgcf, Berna

Fiorenzo Rossinelli





## **Uno sguardo sintetico sulla storia e sull'evoluzione del Corpo delle guardie di confine (Cgcf)**

Fino alla fondazione dello Stato federativo, la riscossione dei tributi doganali era nelle competenze dei cantoni. Con la Costituzione federale del 1848 la Confederazione ottenne il diritto esclusivo dei dazi. Il Cgcf che ufficialmente nasce nel 1894, vede in Ticino e a Ginevra l'istituzione di Corpi federali molto prima, già nel 1851.

Composto inizialmente da quattro Corpi identificati con i numeri romani I a IV corrispondenti ai Circondari doganali, in fasi successive si riorganizzò in 6 Corpi, per arrivare alle attuali 7 Regioni che rappresentano l'elemento operativo.

Il Cgcf fu rafforzato durante la prima e la seconda guerra mondiale da truppe di frontiera e per un certo tempo da gendarmi cantonali.

Dalla presenza capillare sulla frontiera, soprattutto prima e dopo i due conflitti mondiali, presenza caratterizzata dai numerosi posti di confine stradali con il ben noto "servizio di piantone", posti per la sorveglianza del terreno e punti d'appoggio in montagna, già molto prima dell'entrata in vigore dell'accordo di Schengen, per operare razionalmente e con efficacia, si è scelta la via della sorveglianza dinamica, affiancando al presidio fisso la pattuglia mobile, e operando in base all'analisi dei rischi, della ricerca d'informazioni, delle segnalazioni ma anche dell'osservazione, inclusa quella con i moderni sistemi di sorveglianza video.

Rispetto alle mansioni originali prettamente doganali, con l'avvento della motorizzazione, dei viaggiatori per lavoro e turismo, con l'aumento negli anni ottanta dei flussi migratori, l'esodo causato dalle guerre in ex Jugoslavia e con una criminalità transfrontaliera sempre più aggressiva, la parte dei compiti di polizia di frontiera ha acquisito viepiù importanza.

Il Cgcf è attualmente il più importante organo di sicurezza civile della Svizzera, i suoi obiettivi principali, fissati in un mandato prestazionale sono i seguenti:

- garantire la sicurezza interna e l'ordine pubblico nella zona di confine
- lottare contro l'immigrazione clandestina e il lavoro in nero
- assicurare la riscossione dei dazi e tributi nel traffico viaggiatori e lottare contro il contrabbando
- proteggere l'economia indigena, l'ambiente e la salute pubblica nonché
- accrescere la sicurezza nel traffico stradale.

La struttura di comando leggera ma efficace, è sempre stata un punto di forza del Cgcf che è riconosciuto quale istituzione federale affidabile ad azione "filtro" irrinunciabile.

La fascia di confine è diventata il terreno d'azione del Cgcf, in stretta collaborazione con la Polizia cantonale con la quale è stata conclusa una convenzione di collaborazione. La cooperazione con le forze di frontiera estere è pure stata rafforzata con l'istituzione a Chiasso di un Centro di cooperazione di polizia e doganale (CCPD) allo scopo di contrastare la criminalità transfrontaliera e le migrazioni illegali. Presso il CCPD fra colleghi italiani ed elvetici si lavora fianco a fianco.

L'accordo di Schengen (sottoscritto dalla Svizzera con delle eccezioni che permettono ulteriormente i controlli doganali delle persone e delle merci ai posti di confine), unitamente a quello di Dublino (questioni di asilo), votati dal popolo elvetico, hanno proiettato il Corpo in una dimensione europea, mettendo a disposizione importanti strumenti informatici per il contrasto delle attività criminali (il SIS).

Schengen ha favorito in maniera estrema la mobilità fra Stati. Le difficoltà (e le lacune) della sorveglianza delle estese frontiere esterne, impongono risposte efficaci, tecnologicamente adeguate ai tempi. La Svizzera per la sua posizione centrale, di per sé interessante economicamente, è paese di destinazione, di transito di persone e cose, per affari legali, illegali e criminali. La sorveglianza dinamica, con la collaborazione interforze e la cooperazione internazionale, sono importanti e irrinunciabili per garantirne la sicurezza.

Tra l'altro le guardie di confine partecipano con la loro apprezzata esperienza alla sorveglianza delle frontiere esterne nell'ambito di FRONTEX (l'Agenzia europea per le frontiere esterne).

Guardie di confine a Chiasso nel 1895.



## Particolarità del Cgcf

Organizzato militarmente, i suoi appartenenti uniformati erano e sono sottoposti al diritto penale e alla giurisdizione militare. Quelli che una volta erano Funzionari federali, con la nuova Legge sul personale federale del 2002 non lo sono più, un contratto di lavoro stabilisce il rapporto d'impiego. La struttura di comando dei Corpi, quando iniziò, era quanto di più essenziale si potesse immaginare. A Berna presso la Direzione generale delle dogane (DGD) c'era una sezione diventata poi divisione, composta da un capo, un sostituto e un aggiunto non uniformati e da alcuni sottufficiali delle guardie di confine. I comandanti delle guardie di confine, con il grado di tenente colonnello, disponevano di un piccolo "stato maggiore" composto da un sostituto che portava il grado di maggiore e da alcuni sottufficiali superiori, questi Cdt erano i veri responsabili dei Corpi.

Ora a Berna sempre presso la DGD c'è un Comando del Corpo con una struttura di comando ben articolata con ruolo strategico, il capo del Corpo è un colonnello brigadiere.

I comandanti delle Regioni, subordinati al capo del Corpo, portano il grado di colonnello e pure loro dispongono di una struttura di comando operativa, adeguata alle moderne esigenze.

I posti di confine costituiscono il livello tattico e sono condotti da capiposto, fanno capo a livello svizzero, a 4 centrali d'intervento, quella della Regione IV è situata a Chiasso.

Nuove tecnologie al servizio delle dogane.





## **In breve la formazione degli ufficiali, dei sottufficiali e delle Guardie di confine**

Per diventare ufficiale delle guardie di confine, ai miei tempi bisognava avere intrapreso la carriera di funzionario doganale, superare diversi esami e parallelamente essere comandante di compagnia dell'esercito. Con queste premesse, dopo un'ulteriore intensa formazione, si accedeva a una professione straordinaria ma assai impegnativa, quella di caposettore delle Guardie di confine con il grado di capitano. Successivamente si aprivano le ulteriori possibilità di carriera per dirigere i Corpi. L'ufficiale, assieme a un istruttore del servizio doganale, si occupava direttamente della formazione degli aspiranti e del perfezionamento delle guardie di confine nella scuola, diventata poi Centro di formazione di Liestal.

Attualmente la formazione delle Guardie di confine è certificata e si conclude con un attestato professionale federale. Chi imbocca una carriera di quadro, deve seguire corsi di condotta presso l'Istituto svizzero di polizia (ISP) e il Centro di formazione dell'Amministrazione federale (CFAF), può inoltre accedere a una formazione superiore passando l'esame professionale superiore (EPS).

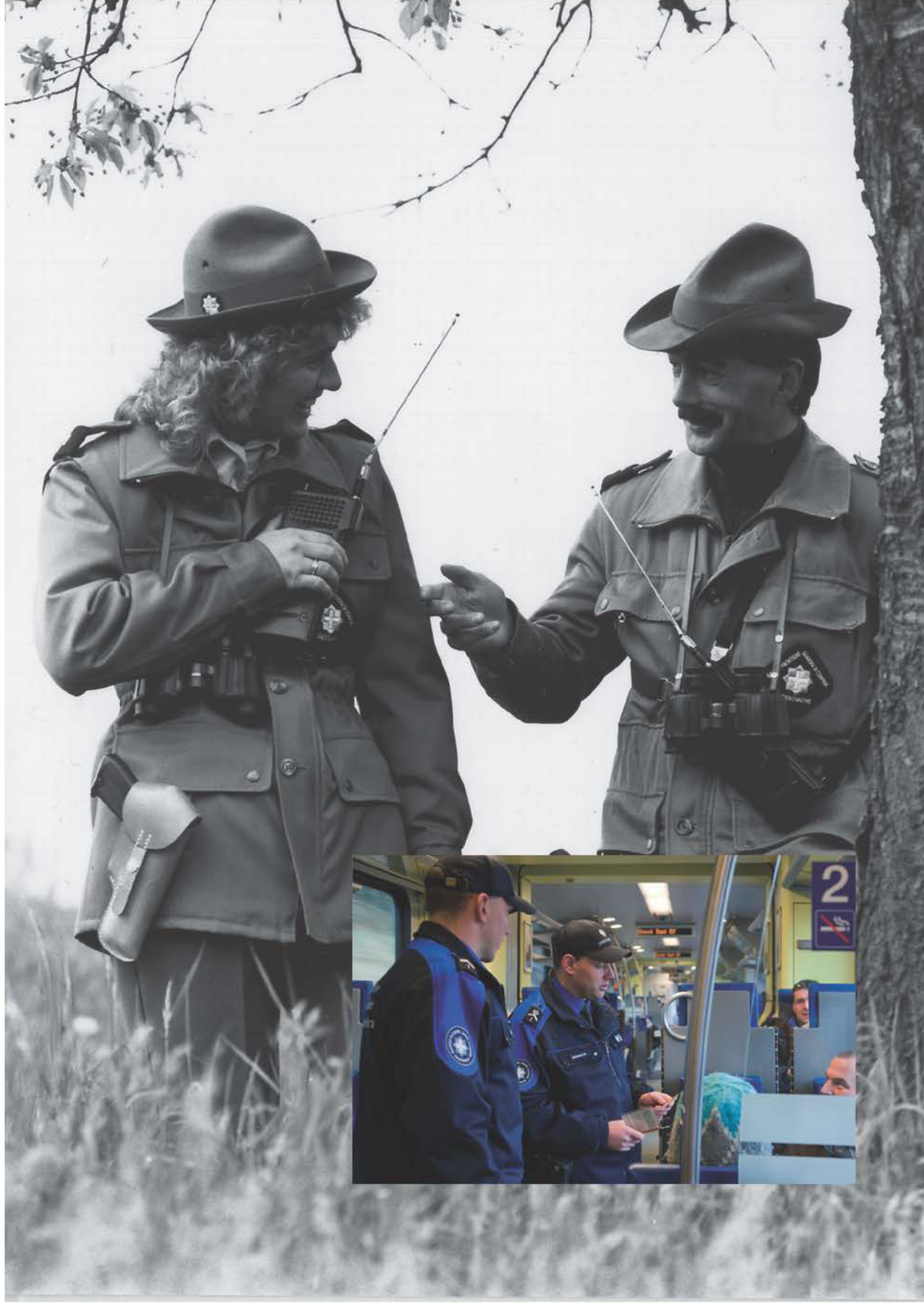
### **Per concludere**

Ho vissuto e contribuito attivamente alla "modernizzazione" del Cgcf. Dopo gli interessanti 8 anni da "funzionario civile", nei miei successivi 32 anni di comando, ne ho passati 18 nella funzione di caposettore, di questi, poco meno della metà li ho trascorsi a Liestal a istruire e perfezionare aspiranti e sottufficiali, poi 2 anni presso il Comando di Lugano nella nuova funzione di capo del personale Gcf e 12 quale comandante del Cgcf IV, trasformatosi in Regione IV nel 2007.

L'accelerazione dei cambiamenti nei miei anni di comando è stata straordinaria ed epocale.

Bisogna dare atto alla Direzione generale delle dogane per aver preparato con lungimiranza tutti i quadri al cambiamento. Personalmente mi ritenni fortunato e onorato di aver partecipato con un piccolo gruppo diretto da uno specialista esterno allo sviluppo di questa serie di incontri per la gestione dei cambiamenti. Mai una formazione fu tanto azzeccata. L'ultimo atto che ho avuto maniera di toccare con mano è stato il cambio dell'uniforme di servizio. Si è passati dopo decenni di grigio-verde a delle varianti più colorate e all'attuale moderna combinazione di blu, colore delle forze dell'ordine, ma anche un ritorno al colore della prima uniforme del corpo federale delle Guardie di confine.

*Firenze Rossinelli, classe 1950, patrizio di Coldrerio e cresciuto a Ligornetto, è entrato al servizio della Confederazione nel 1968 quale funzionario doganale a Basilea. Nel 1976 passava al Corpo delle guardie di confine, diventava caposettore del Mendrisiotto e nel 1996 Comandante del Corpo IV fino al 2008, anno del suo pensionamento.*



**FFS, FERROVIE FEDERALI SVIZZERE**

# STORIE DI UN CAPOTRENO

Mario Maldini





Terminata l'avventura in grigioverde nel battaglione ciclisti I/9 apprendo, dalla stampa, che le FFS avrebbero assunto degli alunni per il servizio scorta treni.

Ricordo i banchi dell'aula al primo piano della stazione di Bellinzona, la ventina di giovani con tante speranze, la presenza di un alto dirigente della Direzione di Circondario di Lucerna.

"Descrivi la Svizzera" era il tema scritto.

Il compito per l'esame orale spettava a un distinto signore in uniforme sul cui berretto di servizio faceva bella mostra di sé una vistosa e luminosa corona d'oro (signor Reggiori).

Quattro fummo selezionati. Qualche giorno più tardi, a Olten, ci fu consegnata la prima uniforme, nota bene già usata, e una borsa nera con un vistoso numero personale in metallo: 2830.

Ricordo che il peso del tessuto dell'abito e del cappotto non differenziavano da quello appena indossato in servizio militare.

Al centro del berretto una semplice ruota alata in metallo e la coccarda svizzera.

## **Inizio della scuola**

Nel signor Ceschi, capotreno principale, trovai una persona squisita: fu lui che, per un anno, tenne i corsi d'istruzione. Per la pratica ebbi la fortuna di approfittare durante 4 mesi della competenza del capotreno Bernasconi.

La scorta dei treni merci era assegnata, in special modo, al personale di Bellinzona.

Accompagnare questi convogli voleva dire, dopo le operazioni dovute che spiegherò, prendere posto durante la corsa, in una cabina dotata di un freno d'allarme. Il capotreno, al pari del macchinista, doveva conoscere perfettamente la tratta, la sua pendenza, l'esatta ubicazione dei segnali e degli scambi meccanici o luminosi con il loro significato, il nome di tutte le gallerie, di tutti i ponti ecc.

ecc.. Un funzionario della stazione era immancabilmente presente all'esterno dell'ufficio per sorvegliare il transito di ogni treno. Un saluto reciproco con la mano o di notte con la lanterna a carburo, ci confermava che la marcia era regolare.

Quanto freddo si è patito durante l'inverno!

La temperatura giusta la si ritrovava alla Cucina latte di Erstfeld (al buteghin/Laciott) e grazie al numeroso personale (del treno, di stazione e di manovra) pure lo spirito ne gioiva per la presenza di qualche "loquace burlone".

I treni merci erano numerosi in ambedue le direzioni. A Chiasso dal sud giungevano 1000 vagoni al giorno di merci diverse, mentre dal nord arrivavano pesantissimi treni di carbone, di ferro, di legname ecc. Per ogni treno il Capotreno doveva compilare un rapporto veicoli (WR) su carta carbone in 6 copie, con una infinità di numeri e date. Con l'operazione  $\text{Peso freno} \times 100 : \text{Peso treno}$ , si otteneva il rapporto di frenatura e la categoria di marcia. Si compilava poi un formulario (allegato 9) con i dati e, se del caso, una riduzione di velocità per il macchinista. Dopo questo periodo, un ottimo conduttore (signor Canetti) mi guidò durante i primi passi con il pubblico.

Numerosi i titoli di trasporto allora esistenti, complicato stabilire le differenze di prezzo per i biglietti di deviazione di percorso, quando applicare delle soprattasse per i biglietti emessi in treno (allora 50 cts), dare l'esatta interpretazione ai biglietti internazionali, ecc... Grazie alla pazienza di questo gentleman, riuscii a superare anche queste difficoltà. Fummo poi trasferiti per due mesi al prestigioso (allora) deposito di Chiasso per migliorare la nostra conoscenza sui treni diretti internazionali in transito. Fu un bellissimo periodo. I ristoranti della vicina Ponte Chiasso erano, durante l'ora dei pasti, ben frequentati dal personale FFS e PTT. Mi ricordo che per un pranzo completo erano sufficienti 350 lire (eravamo nel '57 e 1000 lire equivalevano a fr. 7.-).

## Di nuovo a Bellinzona

Venne anche il giorno in cui potei svolgere, da solo, il servizio scorta treni non prima di aver sostenuto un esame.

Il diploma della Direzione Esercizio II recitava: "Abbiamo appreso con piacere che avete superato l'esame di abilitazione per il servizio di conduttore. Vi nominiamo perciò CONDUTTORE (impiegato in pianta stabile) con effetto immediato e con uno stipendio di Fr. 6'700.- annui, ecc. ecc. ", con l'osservazione finale: "Speriamo che lavorerete con profitto in modo tale da meritarsi poi, per condotta e rendimento, d'essere nominato funzionario".

Un vistoso nastro bianco (la riga) decorò il berretto, mentre il collo della giacca si abbellì con due stellette a dimostrazione che avevo raggiunto la prima meta.

## Ricordi

Di quel periodo ricordo con tanta nostalgia la scorta dei treni trainati dalle Eb 3/5 a vapore per Luino. L'emozione che mi riservava questo percorso, l'albeggiare al transito di Magadino, la cordialità del personale di stazione, delle Guardie di confine elvetiche, dei Carabinieri e dei Finanziari che accompagnavano i treni sul territorio italiano, la gentilezza degli abbonati frontalieri sempre pronti a esibirti il titolo di trasporto senza esserne richiesto e la buona educazione (allora) degli scolari e apprendisti.

Ricordo la bellezza e la pulizia nelle vetture a 2 e 3 assi, con panchine rigorosamente di legno per la seconda classe e una sempre linda imbottitura per la prima classe. Un bianco vapore, ancor più intenso nei mesi invernali, usciva dai tubi di condotta principale delle carrozze, trasformandosi in calore e rendendo piacevole il viaggio. Per motivi tecnici il personale di scorta fruiva a Luino di una pausa di un'ora circa mentre, sulla piattaforma girevole, la locomotiva veniva messa in posizione di marcia e rifornita di acqua. Al Buffet si centellinava il primo buon caffè della giornata.

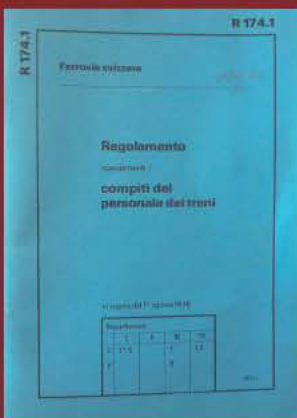
Questo meraviglioso periodo durò fino al 1961.

Per motivi di spazio e per non tediare il lettore non mi permetterò di raccontare aneddoti, avventure e perché no, le tante soddisfazioni vissute.



Mario Maldini un capotreno...  
eccellente.



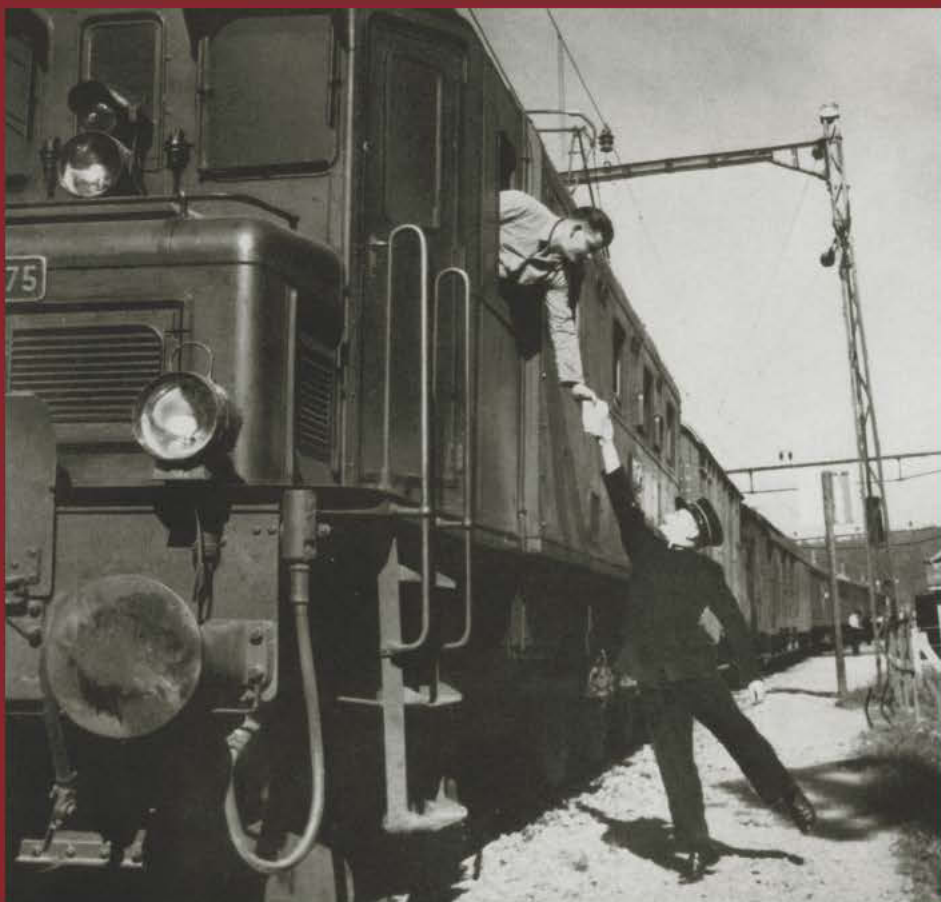


Si arriva e si parte puntuali!  
Il mitico orologio FFS inventato  
nel 1944 dall'ing. Hans Hilfiker.



Il fedele accompagnatore  
del personale federale:  
il regolamento.

Macchinista e capotreno:  
consegna degli ordini.





## La "mia" borsa rossa

Con la nomina a capotreno, nel 1974 mi trasferii, per motivi di famiglia, a Chiasso. A questo deposito era principalmente affidata la scorta, da confine a confine, di treni speciali di agenzia, gli EC Tiziano - Verdi ecc., il TEE di sola 1.a classe, i Riviera Express. Tutti treni di un certo prestigio per un servizio veramente interessante. La notte, per il personale di Chiasso, non era fatta per dormire!

Fu però in questi anni che il viaggio in treno terminò di essere veramente sereno (almeno per parecchi viaggiatori). Arrivarono dalla vicina Repubblica con i treni notturni (296 – 386 – 384 in special modo) i primi delinquenti provenienti dai paesi dell'Est. Il loro bersaglio era il cliente addormentato o il bagaglio incustodito. Vere e proprie bande di ladri che sconfinavano, se il "colpo" non era riuscito sul percorso italiano, sino a Lugano, Goldau e Zurigo per poi rientrare in patria indisturbati e con un bottino raddoppiato.

Quanta gente derubata in preda al panico, quante lacrime ho visto!

L'idea di avere dei clienti derubati sul "mio treno" proprio non mi garbava e decisi di affrontare questi delinquenti. Nel 1976, dopo averne fermato e consegnato alle diverse Polizie cantonali un numero considerevole, suggerii alla Direzione Esercizio II di formare un gruppo di volontari per questo servizio speciale. La DE II /Servizio Giuridico, accettò il mio consiglio e scelse 6 validi capitreno (3 di Basilea, 1 di Lucerna, 1 di Bellinzona e il sottoscritto) con la denominazione: " Diebstahlbekämpfungsgesuppe in den Zügen". La KaPo di Lucerna si occupò della nostra formazione: comportamento, arresto, trasporto del fermato, uso delle armi, conoscenza degli stupefacenti, difesa personale ecc. ecc.. Il servizio non si basava solamente sulla prevenzione ma in primis sulla repressione perciò niente uniforme. Più malvestiti si era e più il successo era garantito. Non mancavano le lettere di ringraziamento da parte della Direzione di Circondario e di tutte le Polizie cantonali, in modo speciale Zurigo, con elogio al mio lavoro e a quello di gruppo.

Dall'ultimo mio rapporto steso e consegnato alla DE II (normalmente ogni fine anno) il 01.12.1994 evidenzio qualche riga.

Dall'inizio (anno 1976) le persone arrestate e ammanettate durante il servizio speciale di prevenzione furono 490.

Durante il servizio di Capotreno consegnai alle diverse polizie cantonali 148 delinquenti. Tra questi figuravano ricercati per gravi reati, rapinatori, sequestratori di persone, evasi dalle carceri europee, bancarottieri, ricercati dall'Interpol, spacciatori e corrieri di droga. Nessun problema per i miei superiori: motivo sufficiente per esserne pienamente soddisfatto. Con il tempo il Gruppo venne potenziato. Mi piace ricordare i colleghi che ancora ne fanno parte.

## Il mio grazie alle FFS

La ferrovia mi ha permesso di vivere dignitosamente e di viaggiare gratuitamente come turista su tutta la rete ferroviaria europea. Fra le tante lettere che gelosamente conservo, una in particolare firmata dal Capo Divisione Stato Maggiore Servizio giuridico, mi dà particolare gioia. In essa si legge: "Il Vostro coraggio, la Vostra sagacia e la Vostra grande esperienza non cessano di sbalordirci. Prima di concludere la Sua attività professionale il Dr. Peyer, parlandomi di Voi vi elogiava definendovi un Capotreno eccellente".

*Mario Maldini, classe 1936, nato e cresciuto a Bellinzona abita a Riva San Vitale. Amante appassionato di musica lirica, eccellente cantante e fisarmonicista, dal suo pensionamento allietta gli ospiti della casa Sta Lucia di Arzo. Interpellato per redigere questo testo ha voluto premettere quanto segue: dedico il mio scritto a quei colleghi che hanno vissuto momenti felici sul lavoro e hanno amato la loro uniforme. Il mio pensiero va pure a chi non è più fra di noi.*



La mia borsa rossa

Home Newsletter RSS Feed Pianificare col sito Corsi Corsi Social Media **SBB CFF FFS**

Tempo libero e vacanze Orario Abbonamenti e biglietti Stazione e servizi Viaggi d'affari Gruppo Login

### Orario online.

Da:  A:  A scelta  Carino

via:  A scelta  Carino

Data:   Calendario

Ora:   Partenze  Arrivi

Ricerca avanzata  Nuova richiesta  Ritorno  Contribuzione del viaggio [Ritrovare collegamento](#)

Stazione/Fermata	Data	Ora	Durata	Comi.	Viaggio	Informazione Prezzo
1 Locarno	Ve, 08.11.13	pl 12:03	2:48	1	S20, ICN	1.    2.    <a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00
2 Zürich HB	ar 14:48					<a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00
1 Locarno	Ve, 08.11.13	pl 12:40	3:06	0	IR	1.    2.    <a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00
2 Zürich HB	ar 13:31					<a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00
3 Locarno	Ve, 08.11.13	pl 13:03	2:48	2	S20, ICN, IR	1.    2.    <a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00
4 Zürich HB	ar 15:51					<a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00
1 Locarno	Ve, 08.11.13	pl 14:03	2:48	1	S20, ICN	1.    2.    <a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00
2 Zürich HB	ar 16:51					<a href="#">Prezzo/Acquisto</a> da CHF 30.00

[Visualizzare tutti i dettagli](#) [Stampa](#) [Chiavo personale](#)

Cercare collegamenti precedenti  Primo collegamento  Ultimo collegamento [Cercare collegamenti successivi](#)

**50% di sconto**

Carte giornaliere PrRail nei weekend con il 50% di sconto.

Dal 1° settembre al 31 ottobre 2013: nei weekend 50% di sconto nei parcheggi Pr-Rail.

**20% di sconto Miami**

da CHF **819.-** invece di 1019.-

**Informazioni supplementari**

- Locarno
- Zürich HB

**Viaggi combinati**

- Offerte per il tempo libero



Orario e biglietto online 2013.

Pronti in coda!



I ferri del mestiere.



# UNA VITA DA MACCHINISTA

Armando Besomi (†)



MARC WELLER





La chiave dei passi alpini, ha mantenuto nei secoli il ruolo da sempre avuto quale centro di transito sulla via delle genti, in un contesto che si è adattato ai tempi e che è passato dalle vie dei somieri alle strade, per giungere alla ferrovia con la quale, da oltre un secolo, i popoli del nord e del sud si sono uniti. Il grande traforo alpino del Gottardo, citato mondialmente quale meraviglia dell'ingegno dell'uomo, mantiene tuttora valido il suo scopo primario anche se la corsa al tempo e alla velocità di spostamento ha indotto il popolo svizzero a realizzare l'opera del secolo. Per la seconda volta, nella storia delle alpi, un traforo finora impensabile avvicinerà le città del nord al Mediterraneo con l'alta velocità e darà al Ticino la possibilità di diminuire l'inquinamento ambientale provocato dal trasporto su gomma.

Nel contesto ferroviario sulla linea del Gottardo, le ferrovie federali hanno sempre dato prova d'impegno tecnico massimo, allo scopo di mantenere valida una linea di trasporto efficiente, e l'hanno fatto dapprima trasferendo in Ticino tecnici e dirigenti d'Oltralpe e in seguito formando il personale in loco. Bellinzona, Biasca e Chiasso, hanno pertanto potuto usufruire di questa nuova linfa d'occupazione in settori diversi e in professioni fino ad allora sconosciute.

La grande famiglia dei ferrovieri è legata nel lavoro come i denti su di un ingranaggio. Un treno può muoversi se l'officina ha preparato locomotori e carri, se i tecnici hanno approntato la linea e i segnali, se gli scambisti hanno disposto il percorso, se i verificatori hanno controllato la formazione del convoglio, se il personale del treno ha determinato la velocità e se il macchinista è pronto. Solo allora il treno parte e con lui si muove un piccolo mondo, fatto di commercianti, uomini d'affari, turisti ed emigranti in cerca di fortuna. Nelle mani di un uomo, tutte queste persone hanno inconsciamente depresso la loro vita; ecco perché la professione del macchinista riveste il fascino della responsabilità assoluta e coloro che la praticano necessitano di una formazione specifica e accurata, basata anche sulla conoscenza delle diverse lingue, per la cui promozione, molti macchinisti Svizzero tedeschi sono giunti a Bellinzona e molti ticinesi sono stati trasferiti provvisoriamente nei depositi del secondo circondario FFS, quello appunto del Gottardo.

2013

A Bellinzona, i macchinisti del nord, hanno aperto la Scuola svizzero tedesca per i loro bambini; hanno dato vita ad associazioni canore e di svago quali il Männerchor, la pista dei birilli e l'associazione degli amici della natura con il motto Hand in Hand durch Berg und Land, poi divenuta UTOE di Bellinzona.

Ben quattro generazioni della mia famiglia hanno contribuito negli anni all'evoluzione tecnica a contatto con la rotaia in Ticino.

**Erminio Besomi**, mio nonno, già impiegato della Gotthardbahn prima a Biasca e in seguito a Bellinzona, quale scambista al posto d'entrata 1, proprio su quegli scambi sui quali era avvenuto il grave incidente di San Paolo con la morte di quindici persone fra cui quattro macchinisti e due fuochisti, il 23 aprile 1924. Il nonno era stato uno dei primi ad accorrere sul luogo.

**Adolfo Besomi**, mio padre, per quarant'anni capotreno a Bellinzona, giunto dopo trasferimenti a Soletta e Zugo.

**Armando Besomi**, macchinista a Bellinzona per quarant'anni, ultimo dei quattro ticinesi istruiti sulle locomotive a vapore al deposito di Basilea e trasferito oltre che nella città renana, a Zurigo ed Estfeld.

**Emanuele Besomi**, mio figlio, dirigente del personale di locomotiva, per il settore Cargo a Bellinzona.

Una passione di famiglia dunque, una passione e ammirazione per il grande ingegnere George Stephenson che nel 1814 (duecento anni sono trascorsi) aveva costruito la prima locomotiva a vapore. La fortuna ha voluto che il mio percorso ferroviario si svolgesse a cavallo dell'evoluzione tecnica, con una parabola meravigliosa che mi ha portato dall'esperienza dal vapore all'elettronica, attraverso la meccanica e l'elettricità.

Sono nato a Bellinzona nell'ottobre del 1942, quando infuriava la battaglia di Stalingrado e ho dormito come tanti miei coetanei nel lettone di mamma e papà quando nella notte si udiva il rombo dei bombardieri alleati diretti in Germania.

Mamma era preoccupata per papà che arrivava a casa a tutte le ore e con il treno raggiungeva Luino. Sono ricordi indelebili che mi emozionano quando vedo i filmati di storia. In Ticino, a parte il bombardamento alla stazione di Chiasso, siamo stati fortunati.

Dopo le scuole d'obbligo e l'apprendistato presso le officine FFS di Bellinzona, ho lavorato alla costruzione delle moderne locomotive a Oerlikon prima di entrare con passione nella grande famiglia dei ferrovieri in quel di Zurigo. A Basilea, nel 1963, con altri tre ticinesi, Remo Pilotti, Raimondo Cereggetti e Giuseppe Soldini, sono stato istruito sulle ultime locomotive a vapore, sostituite in seguito con i locomotori Diesel.

Nel 1964, in occasione dell'esposizione nazionale di Losanna, ho accompagnato per sicurezza i treni provenienti dalla Germania e lì ho conosciuto la tecnica ferroviaria tedesca che abbandonava anch'essa il vapore e il Diesel. Ho poi imparato la guida dei locomotori elettrici con comandi elettromeccanici usati sulle rampe del Gottardo e alla fine, prima del pensionamento, ho provato l'esperienza dell'elettronica.





L'ultima locomotiva a vapore  
Bellinzona - Luino nel 1959.

Un saluto al capostazione Gastone Romagnoli,  
Castione, 1932 (foto archivio dott. E. Romagnoli).



La leggendaria locomotiva del Gottardo  
"Coccodrillo" Ce6/8" (1920) con una Ae6/6  
(1952) e la composizione "Colibrì 01" nel 1989.





Per 25 anni ho condotto il treno di prestigio delle FFS Trans Europ Express per Zurigo e a volte fino a Milano; inoltre per molti anni ho avuto la presidenza dell'Associazione dei macchinisti di Bellinzona e Biasca facente parte della Federazione svizzera dei ferrovieri e, in quest'ambito, ho concluso il mio operato con il salvataggio in extremis di una ventina di posti di macchinista a Bellinzona, grazie all'aiuto dell'Autorità cittadina e del Consiglio di Stato. I nuovi treni ad assetto variabile, sostitutivi del TEE sarebbero stati assegnati al deposito di Zurigo e non più alla Capitale del Ticino.

Il contatto con i macchinisti di altre nazioni, è scaturito proprio dall'anniversario dell'incidente ferroviario di San Paolo la cui drammaticità è ricordata dal monumento eretto nel piazzale Benigno Antognini di Bellinzona, in un giardino dove giocano i bambini. Nelle carte d'archivio, ho trovato prova di un contributo dato dai macchinisti di Milano per l'erezione in bronzo dell'opera. Ho invitato alla manifestazione i colleghi del deposito lombardo e lì è nata l'amicizia e la volontà di un gemellaggio transfrontaliero. Parecchi i raduni e i viaggi a bordo del mitico Settebello italiano con i primi contatti dei macchinisti bellinzonesi all'alta velocità.

Vi è poi stato il gemellaggio con i macchinisti del TGV di Parigi con viaggi e visite agli impianti francesi e la trasferta in cabina di guida sull'Eurostar dalla capitale francese a Londra, attraverso il tunnel della Manica. Dai colleghi transalpini, ho ricevuto il premio del Rail d'Or, un'onorificenza data anche all'allora presidente francese Mitterand. L'abbraccio ai colleghi della Baviera, ha mostrato i progressi tedeschi sulle linee veloci con la rete degli ICE, in un viaggio da Monaco a Norimberga.

Ora si attende l'apertura del grande traforo alpino e l'alta velocità toccherà la Svizzera proprio attraverso le alpi ticinesi e urane. I macchinisti bellinzonesi si lanceranno nella grande avventura.

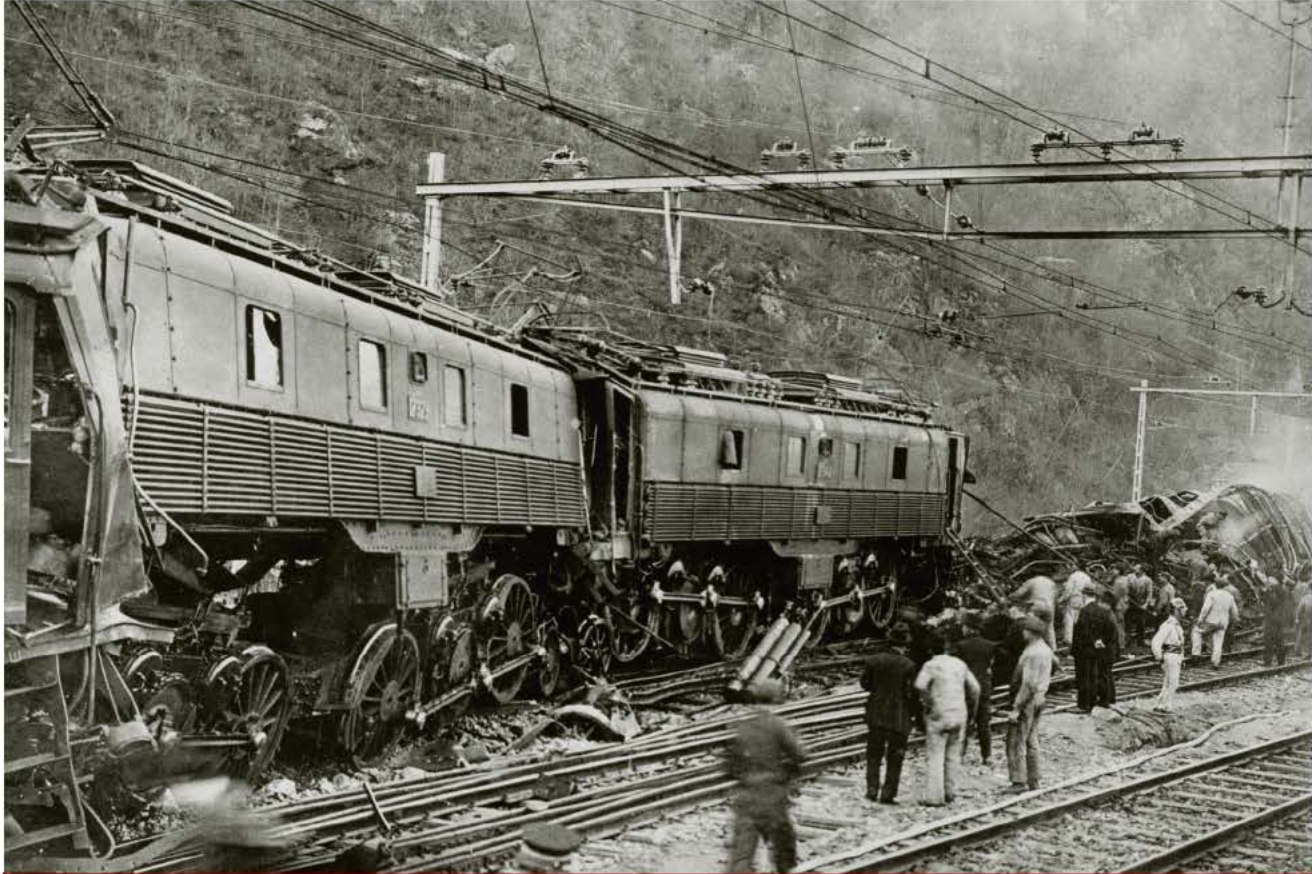
Cosa ne sarà della mitica linea ferroviaria del Gottardo? Si tratta di un'opera d'ingegneria colossale, un'opera che deve durare ancora quale esempio ai posteri sulla volontà di un Ticino attivo e federale, un Ticino che dalla rotaia ha tratto negli anni la forza di rinascere dalla crisi e dall'emigrazione. Passati sono i tempi in cui ogni piccola stazione dei villaggi posti sulle rampe d'accesso alla galleria verso Airolo e Göschenen era presidiata da un capostazione che contribuiva a portare con la sua presenza vitalità al villaggio. Passate sono le geometriche figure degli scambi, sostituite ora da piccoli segnali comandati a distanza da Bellinzona per tutta la tratta fino alla galleria. Oggi il percorso, un tempo pieno di vita, rimane un ricordo del tempo trascorso e di un'evoluzione tecnica che non lascia spazio al passato e guarda al futuro.

Unico rimasto, nella solitudine del posto di guida sui moderni locomotori è lui, il macchinista, l'uomo al quale è affidato il compito di vegliare attentamente e reagire qualora ve ne fosse bisogno per quella sicurezza alla quale si affida da sempre la comunità al di qua e al di là delle alpi.

*Dal vapore all'elettronica, l'evoluzione tecnica nel continente europeo percorso in ogni senso dalle rotaie che non conoscono frontiere.*

*Questo periodo Armando Besomi, classe 1942, l'ha vissuto intensamente. Pensionato nel 2000, nel suo libro "L'arca di Armando" egli esprime anche la sua passione per gli animali, passione che lo ha portato alla presidenza della ben nota Società protezione degli animali di Bellinzona.*

*Armando Besomi ci ha lasciato alla fine di novembre del 2013.*



L'incidente di San Paolo del 23 aprile 1924.

Il monumento di Piazzale Benigno Antognini a Bellinzona ricorda la tragedia ferroviaria.

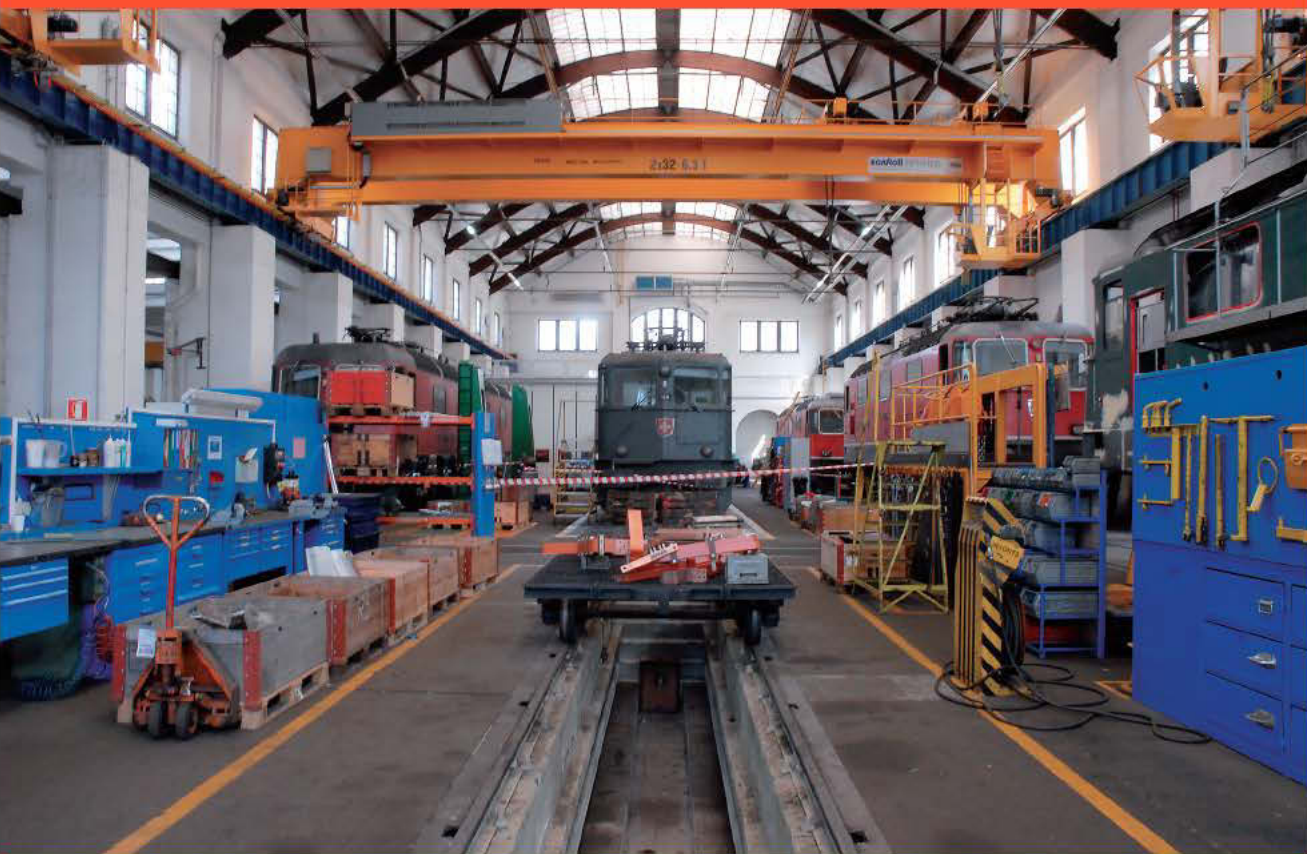


La responsabilità di "guardiabarriera"  
all'avvicinarsi di un treno.





# OFFICINE: UN BENECOMUNE DA SALVAGUARDARE!



Gianni Frizzo



Dopo aver spuntato un'estenuante disputa con un'agguerrita concorrenza, con ventidue colpi di cannone esplosi dal castello di San Michele (Castelgrande), il Municipio di Bellinzona ha voluto dare un segnale di pubblica esultanza alla decisione definitiva della Società della ferrovia del Gottardo (Gotthardbahn), di ubicare il proprio "Atelier" principale di riparazione a Bellinzona, su un terreno di circa settantamila metri quadri donato dal Comune di Daro: era il mese di marzo del 1884! Nel 1889 vi fu poi l'inaugurazione vera e propria.

Colpi che a distanza di centoquarant'anni echeggiano ancor oggi nell'aria! Si spiega anche il perché di questa "magica" atmosfera che aleggia perpetuamente attorno alle Officine di Bellinzona (OBe). Una sorta di patto tacito tra la cittadinanza e questo bene comune che viene custodito amorevolmente, protetto da un collettivo abbraccio. Lo abbiamo potuto constatare nello "straordinario (per partecipazione, gestione e conclusione) sciopero di 33 giorni", del mese di marzo del 2008, meravigliando il Paese intero per la massiccia partecipazione in rappresentanza di tutte le sfere sociali: laiche, religiose, politiche e istituzionali per impedire il trasferimento delle attività delle locomotive oltre Gottardo e la privatizzazione del settore carri, di fatto la chiusura delle Officine. La difesa di questo bene comune ha avuto per tutti un effetto che sicuramente è andato al di là del semplice fatto concreto: ha permesso di capire che la solidarietà esiste, così come esiste il profondo senso di giustizia, la forza e la voglia di star bene insieme. Ha dimostrato che solo unendo le forze si riesce a trasformare in qualcosa di bello, naturale e avvincente, quel che, fino al 7 marzo 2008, ci veniva presentato come qualcosa di irrimediabilmente negativo.

Il 1° marzo 1979 sono entrato, orgogliosamente, alle dipendenze delle Officine FFS, con funzione di artigiano. Sono rimasto fin da subito affascinato dalla molteplicità delle attività e professioni presenti. In un perimetro di circa centomila metri quadri, abilissimi artigiani, erano fieri di lavorare con tanta perizia certosina, per le Officine FFS. Si trattava di riparare locomotive, vagoni, componenti: insomma, di essere artefici del buon funzionamento di un servizio pubblico quali le Ferrovie FFS.

Con il tempo ho scoperto che le Officine rappresentano qualcosa di socialmente e umanamente irrinunciabile: al proprio interno, oltre alle attività tradizionali ferroviarie, si formano giovani apprendisti (circa settantacinque ripartiti sui quattro anni d'apprendistato), vi operano utenti d'istituti come la Fondazione Diamante, che si occupa tuttora della lavanderia, o della Fondazione Madonna di Re, senza tralasciare poi l'enorme indotto che questa realtà produttiva crea all'esterno. Un notevole e salutare contributo, non solo per la città di Bellinzona, ma pure per i Comuni vicini e delle valli circostanti che hanno avuto, grazie alle FFS e ad altre ex regie federali (Posta, Telefoni, ecc.) una possibilità di crescita economica e sociale. Riconoscenza e attaccamento dunque a questa realtà che ha dato, e dà, da oltre un secolo, lavoro e possibilità di reddito a migliaia di collaboratori e alle loro rispettive famiglie, e di riflesso, esternamente, ad altre centinaia o migliaia di persone (fornitori, imprese edili, artigiani diversi, negozianti, ecc.).

Officine, come un villaggio dove non mancava proprio nulla, nemmeno le organizzazioni sindacali. Così, nel 1985 sono entrato a far parte del Comitato della gloriosa famiglia dell'Unione Operai Officine Bellinzona e Biasca, sezione del Sindacato SEV, federazione svizzera dei Ferrovieri nata nel 1899 (ancora prima del SEV, Sindacato dei ferrovieri, fondato nel 1919).

Un passaggio di vita che ha fatto emergere il forte interesse per la difesa dei più deboli, a prestare maggiore attenzione al prossimo e ad accrescere la necessità di mettersi a disposizione per la difesa dei nostri diritti di salariati. Esperienze umanamente appassionanti e un'accumulazione di valori che difficilmente e per nessuna ragione al mondo ti permetteranno mai di desistere nel difenderli.

In questi trentacinque anni di "servizio" ho vissuto, a fianco dei miei colleghi, oltre ai bei ricordi e ai momenti entusiasmanti, anche dei periodi tristi, soprattutto di fronte alle grandi ristrutturazioni e trasformazioni aziendali che si susseguivano a ritmi "indiafolati".



Dopo una prima battaglia, nel 1976, inscenata e vinta dai lavoratori in quel di Biasca (da qui il motto "Giù le mani dall'Officina") e, in seguito, nel 2000, dal neonato Comitato "Giù le mani", si è dovuto purtroppo "subire" la dolorosa sconfitta della chiusura dell'Officina di Biasca. Con il rammarico, col senno di poi, di non essere andati fino in fondo, di non aver avuto più coraggio e il necessario sostegno, anche da parte politica e sindacale, indispensabili per poter pensare di sovvertire la sorte di questa realtà produttiva saldamente legata alle Officine di Bellinzona.

Nell'anno 1999, la grande svolta, con la trasformazione delle FFS in SA e l'organizzazione in tre divisioni: Infrastruttura, Viaggiatori e Merci (Cargo). Proprio da qui è iniziata la nuova "Odissea" per le OBe e, di conseguenza, per i suoi lavoratori e lavoratrici. Da Officina multifunzionale e specializzata anche nella manutenzione delle carrozze, è passata al traffico merci (Cargo SA). Il personale FFS in toto si è visto, con grande amarezza, sopprimere lo Statuto di funzionario. Poi, 2001, ecco presentarsi una nuova situazione contrattuale, basata sul contratto collettivo di lavoro: per i dipendenti delle OBe, contrariamente al personale delle altre divisioni, di diritto privato.

L'attribuzione delle OBe alla Cargo SA, ha fatto sì che molte attività legate alla manutenzione e alla riparazione delle carrozze (per esempio: falegnami, sellai, ecc.) fossero trasferite oltre Gottardo, con tutte le immaginabili conseguenze a cominciare dalla perdita di numerosi posti di lavoro e ai successivi processi di riconversione professionale.

La situazione economica di FFS Cargo SA peggiorava di anno in anno, i piani disperatamente inscenati per risanare la situazione hanno di fatto prodotto tagli al personale e situazioni d'incertezza che, per le OBe, hanno raggiunto l'apice il fatidico 7 marzo 2008.

Da qui è iniziata questa nostra "bella storia", intensamente vissuta e indelebilmente impressa nella mente e nel cuore di tutti. Una vicenda che ha portato le OBe dalla Cargo SA alla Divisione viaggiatori, che ha permesso di far nascere delle iniziative innovative, come il progetto, in fase di concretizzazione, del Centro di competenze. Nuove e meritevoli prospettive per le OBe, per i suoi dipendenti e per tutti coloro che hanno contribuito a salvaguardarle, PFTM compresa, ai quali serberemo eterna gratitudine.

Guarda caso, per terminare come si è iniziato, il destino vuole che le Officine e Castelgrande si scrutino dall'alba al tramonto, come se si rendessero conto di far parte di un prezioso e irrinunciabile patrimonio comune da tramandare di generazione in generazione.

*Gianni Frizzo, nato a Roveredo nel 1956 e dal 1959 domiciliato a San Vittore, dove ha ricoperto la carica di municipale dal 1995 al 2008.*

*Entrato alle Officine principali FFS di Bellinzona il 1° marzo 1979. Nel 2008 di fronte alla comunicazione di smantellamento delle officine da parte delle FFS partecipa, unitamente agli altri 430 lavoratori, allo storico sciopero. Il sostegno è di tutto il Cantone. Anche PFTM ne è partecipe. Oggi le officine ci sono ancora!*





Il capannone del 1889, inizio dell'attività delle officine OBe, Ferrovie Federali Svizzere.

Un cappello a falde larghe e la tuta blu... parte dell'abbigliamento in dotazione.

2008: in molti a fianco degli operai delle officine.





# FERROVIA ED ESERCITO

Vito Burgener



Fotografie: Schweizer Armee - ZEM



Presso le officine delle FFS mi sono occupato della manutenzione di veicoli ferroviari trainati, dirigendo per molti anni il settore carri e carrozze, allo scopo di garantire, primariamente, la sicurezza delle persone e dei beni che la ferrovia trasporta e secondariamente di curare l'aspetto estetico dei veicoli.

La manutenzione veniva eseguita da un gruppo di persone che copriva un grande spettro di professioni. Facevano parte del gruppo: fabbri, saldatori, meccanici, elettromeccanici, elettricisti, elettronici, falegnami, verniciatori, carrozzieri, sellai, tappezzeri, vetrai ... , e un buon numero di operai senza tirocinio, nonché un gruppo di capiteam motivati. Grazie alla creatività di questi uomini veniva svolto un eccellente lavoro .

Sotto la responsabilità del settore avevamo circa 10'000 veicoli di cui ca. 500 carrozze. Questo rendeva il lavoro molto variato e interessante. Non esisteva una giornata uguale alla precedente. Introducendo poi utensili moderni ed efficaci che facilitavano il lavoro fisico del personale abbiamo ridotto molti problemi di salute.

Personalmente ho avuto l'opportunità di essere attivo, per una decina di anni, in due gruppi internazionali dell'UIC (Unione internazionale delle ferrovie) a Parigi ed a Bruxelles. In questi gruppi abbiamo elaborato delle nuove direttive sulla manutenzione e i limiti di usura dei carri merci. Applicando questi concetti l'affidabilità dei veicoli è aumentata pur riducendo le ore necessarie alla revisione.

Come ovunque e anche purtroppo, il numero di persone necessarie al settore per la manutenzione si ridusse, passando da 235 a 175 unità.

Nel 1979 partecipai ai lavori di un altro gruppo internazionale in Cechia sul circuito ferroviario di Velim, vicino a Praga, dove anche nostri veicoli venivano sottoposti a degli stress di percorrenza e di carico quasi irreali. I contatti con gli ingegneri ferroviari cechi sono stati anche molto particolari considerando i problemi politici del momento. Un'esperienza umana e tecnica molto interessante.

Nel 2000 il responsabile per l'acquisizione dei carri merci, mi chiese di accompagnarlo a Katowice, in Polonia, per consigliarlo sul possibile noleggio di carri dei quali le FFS avevano urgentemente bisogno. L'acquisizione non andò a buon fine, poiché la ditta polacca non era in grado di procurarci i veicoli necessari con le caratteristiche che noi richiedevamo.

## **Servizio militare**

Nelle scuole che ho frequentato nessuno mi ha insegnato come condurre degli uomini. Ma, con il servizio militare, ho appreso questo difficile mestiere. Grazie alle esperienze in grigioverde e alla disciplina delle 3 C (Comandare, Controllare, Correggere), ho saputo cogliere il meglio dal personale di cui ero responsabile nel mio lavoro civile.

Dopo la scuola reclute e quella di sottufficiale nella Difesa contraerea dell'artiglieria a Payerne, nel 1959, sono stato incorporato nel gruppo cannoni pesanti 49 dove ho svolto 9 corsi di ripetizione con la funzione di caposezione.

Nella primavera del 1970 l'ingegnere in capo, responsabile della trazione e officine di Berna, mi convocò chiedendomi se volevo seguire una scuola per diventare ufficiale ferroviario. Chiesi degli chiarimenti sulla scuola e sui compiti che avrei dovuto svolgere e dichiarai la mia adesione. La scuola si teneva a Thun. Dopo il brevetto ricevetti un'istruzione specifica organizzata dal comando delle ferrovie, di 2 settimane. Fui incorporato nella compagnia Stato Maggiore del circondario 2 (Lucerna) delle ferrovie. Nel 1976 seguii la scuola centrale a Berna. Nel 1978 venni incorporato nello Stato Maggiore div mont 9. Il mio compito consisteva nell'allestire preventivi e organizzare i trasporti di materiale e di truppe con i mezzi pubblici. Si trattava di trasporti con ferrovie, autopostali, teleferiche, funicolari, sciovie e battelli. Mi occupavo annualmente di 130 -150 trasporti. In alcuni casi seguivo anche il carico o/e lo scarico, in modo particolare quando si trattava di cavalli. Con l'apertura del tunnel autostradale del San Gottardo nel 1980 i trasporti su rotaia si ridussero di molto.



Trasporti su rotaia di truppe, carri blindati e automezzi.

Nel 1985 venni incorporato nello SM zo ter 9 con il grado di maggiore. Davo il mio contributo nel gruppo logistica dello stato maggiore là dove i colleghi avevano bisogno. Nel 1989 venni promosso al grado di tenente colonnello. Nel 1994 venni prosciolto dagli obblighi del servizio militare.

## **Il Servizio militare delle ferrovie (SMferr)**

Il servizio militare delle ferrovie corrispondeva alla struttura di comando civile:- Il comando SMferr (Servizio militare delle ferrovie) Berna, 3 circondari gr eser ferr (gruppo d'esercizio delle ferrovie) 1 Losanna, 2 Lucerna, 3 Zurigo. Negli stati maggiori delle grandi unità c'era un ufficiale ferroviario e la polizia ferroviaria armata.

Nei circondari oltre allo stato maggiore e la compagnia di stato maggiore, c'erano 1 distaccamento della linea di contatto, 3 distaccamenti di montatori di binari. La cosa assurda di questi distaccamenti consisteva nel fatto che erano formati da militi del servizio complementare e che non erano idonei per la truppa attiva per motivi fisici. Nei distaccamenti però dovevano smontare, sostituire e rimontare linee di contatto, binari e scambi. Un lavoro estremamente pesante.

Un comandante di distaccamento mi confidò una volta, che al corso si erano presentati almeno il 70% di militi con dei certificati medici. Vedendo che lavoro dovevano svolgere, venivano così motivati che, dopo 2 giorni, solo veramente quelli che avevano un grave problema tenevano ancora il certificato (5-10%), ma anche quelli lavoravano con il distaccamento. Le ferrovie, anche quelle private, impiegavano questi distaccamenti per ridurre le spese per l'esecuzione di lavori che rimanevano nel tempo stimolando l'orgoglio dei militi. Elenco alcuni lavori di cui sono a conoscenza: la posa di scambi e binari presso le officine di Bellinzona, binari e linea di contatto della ferrovia del Generoso, tutti i binari di un deposito a Biberbrugg, tra Andermatt e il Nätschen nuovi binari e linea di contatto (questo lavoro venne eseguito di notte con 2 turni di 6 ore ben distinti, di giorno la ferrovia era di nuovo in funzione).

Mi è stato riferito che dopo tali corsi di ripetizione, molti militi ritornavano sui luoghi del corso di ripetizione, con moglie e figli per mostrare orgogliosamente il lavoro che avevano effettuato.



## **Polizia ferroviaria armata**

Il Comando di circondario di Lucerna, oltre ai soliti servizi in uniforme con la div mont 9 e la zo ter 9, mi diede l'incarico di organizzare i tiri annuali per tutto il Ticino della polizia ferroviaria armata. Si trattava di personale di tutti i livelli gerarchici della ferrovia. Non portavano l'uniforme militare ma erano in civile o con quella da ferroviere. Possedevano l'arma con cui avevano svolto scuola reclute; i quadri dirigenti avevano armi corte come vecchi revolver e pistole parabellum. Le armi servivano esclusivamente per la difesa personale durante il lavoro, ma non di polizia.

Dopo la caduta del muro Berlino l'organizzazione venne sciolta. Il 31 dicembre del 2003 anche il SMferr venne definitivamente sciolto. Di conseguenza gli ufficiali ferroviari delle grandi unità non erano più necessari.

## **Impiego in Irpinia**

Il 23 novembre 1980 un terremoto di grado 6.9 sulla scala Mercalli colpì l'Irpinia. Ci fu una grande emozione anche nel nostro Paese. Si mise in moto il Corpo svizzero di aiuto in caso di catastrofe. Fui convocato a Berna per organizzare il trasporto di un gruppo volontari della protezione antiaerea e di diverso materiale. L'operazione era al comando del colonnello SMG Mauro Braga. Dopo il carico del treno, partimmo passando dal Sempione – Milano – Genova – Roma – attraverso gli Appennini - Bari – Taranto – Potenza – Bella/Muro. Ho avuto l'impressione che le ferrovie dello stato fossero un po' confuse nell'allestimento di questo tracciato, con il risultato che invece delle 12 ore previste, viaggiammo per 26 ore. Il gruppo di volontari diede un gran contributo alla popolazione che era stata toccata dal sisma, trasportando delle enormi quantità di detriti dai villaggi attorno a Pescopagano. Visto che dovevo organizzare il ritorno del convoglio, rientrai a Bellinzona. Una settimana dopo ero di nuovo a Bella/Muro dove il carico dei veicoli sul treno era in piena attività. Tutti i nostri militi partirono poi con una corriera alla volta di Napoli per proseguire per la Svizzera. In serata il treno partì seguendo un tracciato meno laborioso dell'andata. Fu un'esperienza molto interessante sotto l'aspetto umano e di tecnica di trasporto ferroviario.

## **Conclusione**

Con il mio impiego civile in ferrovia ho tratto molte soddisfazioni personali e grazie al servizio militare, ho pure avuto l'opportunità di poter fare una discreta carriera e dare il mio piccolo contributo alla comunità allargando anche i miei orizzonti. Ho inoltre constatato che la ferrovia è un mondo a sé e che crea dei legami profondi fra gli addetti su tutto il continente Europeo – ci si sente parte di un'entità particolare. Come ufficiale ferroviario e specialista di trasporti, nei due stati maggiori dove ero incorporato, mi son sempre sentito molto considerato e utile.

Ringrazio tutti i miei collaboratori e colleghi che hanno contribuito assieme al sottoscritto a sviluppare nuovi concetti e procedure di lavoro per il bene della ferrovia.

*Vito Burgener, classe 1939, dopo le scuole dell'obbligo ad Airolo, nel 1954 inizia a Bienne l'apprendistato per la meccanica fine. Dopo un periodo alla ditta Bührlé di Zurigo ritorna a Bienne e frequenta il Technikum Cantonale di St. Imier. Rientra ad Airolo come ingegnere presso la ditta Tenconi. Nel 1964 viene assunto dalle Officine FFS di Bellinzona, fino al pensionamento nel 2002. Ha la passione per la montagna – escursionismo e sci escursionismo. È membro attivo del gruppo Seniores nella sezione Bellinzona e Valli del Club Alpino Svizzero ed è nel club da 51 anni.*



**PTT, I SERVIZI POSTALI**

**UNA  
FAMIGLIA  
AL SERVIZIO  
DELLE PTT**

Nieves Maderni



Fino al 1968, anno in cui mio padre Gualtiero Maderni andò in pensione, la Posta di Capolago è sempre stata gestita dalla famiglia Maderni, unica famiglia patrizia di Capolago che vanta la sua discendenza dal famoso architetto Carlo Maderno (1556/1629).

In un articolo di Florindo Bernasconi apparso sul "Corriere del Ticino" del 20 febbraio 1929 dedicato al terzo centenario della morte dell'architetto Carlo Maderno, si legge, tra l'altro: "...sappiamo che un Pietro Maderni fu da noi il primo organizzatore di servizio postale agli albori del 1400..."

Dai racconti di mia madre so che il mio bisnonno Pietro Maderni (1830-1911), chiamato "ul pà patrizi", fu il primo a essere impiegato a tempo pieno. Doveva distribuire la corrispondenza fino a Riva San Vitale. Allora la Posta era semplicemente un "deposito postale" cioè un recapito postale per ricevere e non per spedire, per questo si doveva ricorrere a Mendrisio. Questo "deposito postale" si trovava nella casa del mio bisnonno Pietro Maderni dove, nel 1556, nacque il grande architetto Carlo Maderno.



Dall'album di famiglia una foto nella quale è indicato il "Pà patrizi", Pietro Maderni, Ufficiale postale.

Dopo l'inaugurazione del tratto Lugano - Chiasso e Chiasso - Como della ferrovia del Gottardo, il traffico era aumentato parecchio e la Posta di Capolago si trasformava da "deposito" in "Ufficio contabile" poi diventato "Ufficio postale di III classe". Il lavoro aumentava sempre perché si doveva anche smistare la corrispondenza per la stazione della Bellavista del Monte Generoso e caricarla sul trenino. In quel periodo entra in scena mio nonno Giuseppe che, allora diciassettenne, aiuta il padre, tanto più che nell'ufficio era stato installato anche il telegrafo. Nel 1896 mio nonno fu nominato telegrafista della "Centrale telegrafica" di Capolago che serviva anche Melano e Riva San Vitale. Più tardi, quando il mio bisnonno fece costruire la nuova casa, vi installò il suo ufficio e una vera e propria "Stazione telegrafica centrale" allacciata alla centrale principale di Lugano, che serviva anche gli abbonati di Melano, del Monte Generoso e di Riva San Vitale.

Nel libro "La storia di Capolago" di Mario Redaelli e Mario Agliati si legge: "...Verso il 1910 Pietro Maderni si fece costruire, su un disegno dell'architetto Tognola, una villetta proprio in faccia alla stazione, appena di là dalla strada..." Questa villetta fu poi ampliata dal figlio Giuseppe Maderni, mio nonno. Sul camino della cucina però, è incisa la data 1909 che corrisponde effettivamente alla data di costruzione che mio padre ha sempre affermato essere quella giusta.



Casa Maderni  
Ufficio postale e  
Stazione telegrafica centrale



... i fili aerei che collegavano, di palo in palo, ...  
(Foto archivio: Antonio Bernasconi)

In questa fotografia si può vedere sul tetto l' "antenna" della centrale telefonica. Era chiamato così quel posto in cima al tetto dal quale partivano i fili aerei che collegavano, di palo in palo, le poche case servite dal telefono.

Mia madre ricorda che sentiva ripetere sempre la stessa cosa: "Pronto, che numero?" ... "Pronto, che numero?". Una volta saputo il numero si procedeva nello stabilire il collegamento infilando la spina nella presa dell'utente richiesto. Era una piccola centrale telefonica tutta manuale. Oltre al servizio postale c'era anche questo compito.

Continua Mario Agliati nel suo libro: "Nel 1911 venne a morte il primo Ufficiale postale federale di Capolago Pietro Maderni. Gli subentrò il figlio Giuseppe, che già lo affiancava. La lettera di nomina da Berna non era priva di severità e solennità: "A voi incombe soprattutto di osservare scrupolosamente il segreto postale e di mostrarvi affabile e cortese inverso al pubblico".

E Giuseppe andò avanti secondo questi principi fino al 1936, quando cederà il posto al terzo della schiatta, il figlio Gualtiero che, a sua volta, andò innanzi fino al 1968; per ben trentatré anni dunque, e quanto mai impegnativi, ché frammezzo passò la guerra, con la relativa mobilitazione militare, che distrasse non poco il buralista, ufficiale dell'esercito con compiti operativi, dalle sue funzioni; ma i sostituti furono all'altezza e il servizio nemmeno allora fece una grinza."

(M. Redaelli - M. Agliati, 1991 p 251).

A questo punto è quasi d'obbligo per me e per mio fratello, ripensare a nostro padre che svolge la sua attività di buralista postale nell'ufficio della casa paterna. Abbiamo una lunga serie di ricordi fin dall'infanzia, sensazioni che tornano vive nella memoria, anche solo i rumori dell'attività legata al lavoro di un ufficio postale per noi così importante. L'arrivo della posta in ufficio, lo smistamento e tutto quanto si doveva preparare prima dell'apertura degli sportelli. Noi, ancora a letto, sentivamo questi rumori che diventavano parte della nostra vita. A seconda del ritmo della timbratura della corrispondenza, a volte molto veloce e regolare, a volte un po' più lento ma più forte, dicevamo: "Oggi il papà è un po' nervoso."

Durante la giornata quando potevamo giocare in giardino davanti a casa, vedevamo gli utenti che entravano all'ufficio postale, li conoscevamo e sapevamo come nostro padre li servisse sempre con rigore e gentilezza pur mantenendo il dovuto distacco che un buon funzionario deve applicare. Crescendo conoscemmo molto di più di quello che un buralista postale si assume come compito per svolgere un'attività così importante. Nostro padre svolse per trentatré anni la sua attività affrontando giornalmente tutti i problemi sempre con una rettitudine che noi imparammo ad apprezzare di giorno in giorno nella nostra vita familiare. Nostra madre Mercedes a un certo punto "diede una mano" pure lei per l'attività postale. Succedeva spesso prima delle feste di Natale quando le ditte delle cantine di Capolago usavano inviare come omaggio dei cartoni di due o quattro bottiglie di vino ai numerosi clienti. Ricordo il terrazzo all'entrata dell'ufficio postale quasi tutto occupato da questi pacchi tutti uguali e mio padre preoccupato perché non rimaneva quasi il passaggio per i clienti e quindi doveva velocizzarne lo smistamento per la distribuzione e per la consegna al treno.

In questo caso mia madre si doveva occupare dello sportello e il movimento era continuo. Succedeva anche quando si celebrava un matrimonio sia a Capolago sia nei dintorni con persone del paese. Ricordo che in casa se ne parlava giorni prima con un certo nervosismo da parte di mio padre, io non capivo il perché e pensavo: "Chissà perché il papà è così nervoso, eppure il matrimonio è così una bella festa!" Poi ho capito, i telegrammi erano il problema, il telefono squillava in continuazione e allo sportello il via vai dei clienti era continuo, perciò occorreva l'aiuto di mia madre che anche in queste situazioni, con calma, "dava una mano."

Per il servizio di distribuzione ci si doveva preoccupare di avere il personale conforme alle esigenze e, per un certo periodo, giungevano dalla Svizzera interna dei giovani apprendisti che rimanevano un anno a disposizione dell'ufficio per la distribuzione della posta in paese. Questi giovani dimoravano da noi come "componenti" della famiglia e si adattavano molto bene alla situazione. Molti di loro, ricordando il periodo trascorso in casa nostra, anni dopo, venivano a farci visita. Sono bei ricordi di un'atmosfera che i nostri genitori seppero creare attorno a loro, riflesso del nostro ambiente familiare. Il flusso dei ricordi è grande e molto si potrebbe ancora dire. Ho voluto soltanto accennare ad alcuni momenti sentiti da noi profondamente significativi per la vita vissuta nella fanciullezza, nell'adolescenza e più in là ancora, nell'ambiente creato da nostro padre, quale cosciente, retto, umano funzionario postale. Egli ha vissuto in tempi in cui l'attività era diversa da come è ora, con sacrifici e soddisfazioni vissuti da persona veramente all'altezza di ogni situazione.

La nostra famiglia si sente orgogliosa!



... nostra madre diede una mano ...  
Era il 1938.

*I ricordi della Posta di Capolago fanno parte della mia infanzia e appartengono a questa casa dove sono nata e dove oggi vivo con mia madre centenaria. Mia madre Mercedes ha infatti superato la soglia dei cento anni il 31 marzo 2012 e la sua buona memoria mi ha dato un valido aiuto per la stesura di questo testo.*



**POSTA  
DINO**

**TELEFONO**

# **IL BURALISTA POSTALE, UNA PROFESSIONE SCOMPARSA**

Daniele Moccetti





Strano, ma sfogliando "La storia in giallo", il libro informativo pubblicato ultimamente dalla Posta sugli anni 1960 – 2010, mi rendo conto di quanto particolare e per certi versi anche ambigua fosse la posizione del buralista in seno all'allora amministrazione postale. Poche righe e molto concise:

*"Gli uffici rurali sono per lo più di proprietà privata dei buralisti postali. Questi vengono nominati dalla competente Direzione di circondario postale, non sono assoggettati all'Ordinamento dei funzionari e non sono considerati funzionari nominati della Posta Svizzera. I buralisti postali sono assunti ai sensi di un proprio statuto del personale ( C 3 ) e non sono obbligati a svolgere personalmente il servizio. I buralisti postali possono assumere propri collaboratori e affidare loro lo svolgimento del servizio".*

Non so quanti buralisti non abbiano svolto il servizio personalmente; dubito ce ne fossero stati, andrebbe contro la logica del buralista; ma era una frase che suonava bene, altrimenti non so che altro senso potesse avere. Comunque venivano nominati dalla Direzione di circondario che restava sempre lì, vigile, con il fiato sul collo. Si era usi esaltare la libertà del buralista, libertà sì, ma entro limiti imposti e controllata.

L'assunzione del personale, anche estraneo alla Posta, rientrava nelle competenze specifiche del buralista. Il rapporto d'impiego era comunque regolato fin nei particolari da una specifica prescrizione emanata dall'Azienda.

Poi continua: *"Il buralista postale viene retribuito secondo un sistema di punti di lavoro".*

Puntualizzerò in seguito questo dettaglio che nel contesto dei buralisti aveva una forte valenza, ma che purtroppo fuori dal loro ambito veniva letto come una fabbrica di soldi.

Il testo specificava poi: *"Se viene raggiunto un determinato punteggio la Direzione di circondario postale trasforma l'ufficio postale rurale in un ufficio postale urbano e il buralista postale diventa amministratore postale".*

Se non altro, quando veniva sollevato dal suo statuto di buralista, gli veniva riconosciuta quell'importanza che effettivamente deteneva, producendo un lavoro che in un ufficio urbano verrà poi suddiviso tra graduati e varie categorie di personale. Compiti che in un ufficio rurale di grandi dimensioni diventavano sempre più complessi e la cui responsabilità e mole di lavoro gravavano ulteriormente sulle spalle del buralista.

Alla fine la ciliegina sulla torta: *"Poiché spesso i servizi di buralista postale sono a gestione familiare, si creano delle vere e proprie dinastie di buralisti postali".*

Traspare un certo qual malanimo. Se il buralista doveva mettere a disposizione della Posta dei locali che rispondessero alle esigenze e prescrizioni di servizio – norma contemplata nel rapporto d'impiego – era auspicato che la scelta del successore, con l'indispensabile formazione e qualifica, tendesse a cadere nell'ambito familiare del proprietario dell'immobile.

In sostanza non so se si trattasse di invidie verso qualcosa conosciuto solo approssimativamente, a livello emotivo, comunque erano incomprensioni, luoghi comuni, che serpeggiavano. Tanto è vero, per fare un esempio, che un collega con altra funzione, non trovò di meglio che accusare la categoria sulla stampa cantonale tacciandola di "baroni della posta". Certamente del lavoro del buralista non aveva capito un accidente.

Il trafiletto termina poi: *"I buralisti postali hanno una spiccata consapevolezza del proprio status e sono orgogliosi della loro professione".* E questa è la sacrosanta verità.

PTT-Betriebe  
 Entreprise des PTT  
 Azienda delle PTT



**Empfangsscheinbuch**

Unentgeltliche Bescheinigungen

**Livret de récépissés**  
 gratuits

**Libretto di ricevute**  
 gratuite

für/pour/par

Name und genaue Adresse  
 Nom et adresse exacte  
 Nome e indirizzo esatto

*E. Giagnola  
 6945 Genthod*

300 Empfangsscheine Preis Fr. 2.—  
 récépissés Prix  
 ricevute Prezzo

PTT 448.02 1.84 300.000 A4 19



Il libretto giallo delle ricevute.

Fr.	Conto	Conto	Conto	Conto	Conto	Conto	Conto	Conto	Conto
	Konto Conto Conto	19836		Konto Conto Conto	19836		Konto Conto Conto	19836	
	Konto Conto Conto	27504		Konto Conto Conto	27504		Konto Conto Conto	27504	
	Konto Conto Conto	22300		Konto Conto Conto	22300		Konto Conto Conto	22300	



Quando l'ufficio postale era ancora al centro del paese.  
 6670 Avegno. Anno 2000 (foto Marina Bizzini).



### **Ma chi sono esattamente i buralisti postali?**

Comincio col dire che la loro nomina era di competenza della Direzione postale di circondario e la loro funzione veniva presentata come un servizio di tipo imprenditoriale.

Ma era veramente così?

Al buralista incombeva anzitutto l'obbligo di residenza nel luogo d'impiego e le insignificanti eccezioni erano mal tollerate.

A lui competeva l'assunzione, l'istruzione, l'organizzazione del tempo d'impiego e la conduzione del suo personale.

Per certe località minori doveva persino mettere a disposizione della Posta il locale di servizio, obbligo questo che con il tempo è andato affievolendosi ma comunque mai abolito.

Un tempo la durata dell'impiego terminava alla fine di un periodo che andava dal 1° aprile al 31 marzo dell'anno successivo, ma poi anche per i buralisti il rapporto fu sottoposto al rinnovamento ogni quattro anni, esattamente come per tutto il personale dell'Azienda.

Ma ciò che lo distingueva era l'attaccamento al suo lavoro, la sua voglia di voler sempre far meglio, di soddisfare quanto più possibile la sua clientela, che in fondo era poi il sostrato che lo gratificava ponendolo, con il lavoro che gli portava, su un determinato gradino della scala di retribuzione: cliente soddisfatto, lavoro assicurato e questo per il buralista era quanto mai fondamentale. Per cui la prescrizione che imponeva di fornire un servizio postale impeccabile suonava superflua e retorica.

Con l'andar del tempo, parecchio di ciò che fu era andato lentamente migliorando. Le vacanze, un tempo pagate separatamente per permettere di retribuire il supplente, divennero un diritto imprescindibile.

La retribuzione del personale, che per molto tempo sottostava alla discrezione del buralista, anche per evitare abusi, fu anch'essa assunta direttamente dall'Azienda.

Un grosso problema si presentava quando qualcuno cadeva ammalato o necessitava assentarsi per un giustificato motivo e il più classico era l'assenza per servizio militare. Per contratto ognuno doveva per principio assicurare la propria supplenza e quella del suo personale, ma non era sempre facile trovare qualcuno di adeguato per pochi giorni all'anno o che poteva di punto in bianco subentrargli. Fortunatamente il sindacato dei buralisti postali comprese appieno il problema e corse ai ripari istituendo, naturalmente con il beneplacito dell'Amministrazione, un servizio di collocamento di rimpiazzi.

Un posto molto importante nell'economia della gestione lo teneva la moglie del buralista, in qualità di collaboratrice. Era una spalla impareggiabile e competente, interessata e sempre pronta e disposta a correre in aiuto al coniuge.

Si aggiunga che, generalmente, le ore prestate dal buralista e dalla consorte non si contavano affatto, a volte erano, certo, finalizzate ad accrescere il lavoro che poi sarebbe stato tramutato in tempo il prossimo anno e quindi in una maggiore entrata, ma molto spesso e soprattutto, direi, era per orgoglio e dedizione alla professione.

Peccato che questo impegno a volte veniva letto come cupidigia.

A questo punto vale la pena di spendere due parole sul sistema di retribuzione, le famose prescrizioni C 3, messe a punto negli anni 1959 – 1963 con il supporto del politecnico federale di Zurigo con alla testa il prof. Dänzer.

In effetti si trattava di un compenso in tempo che poi ovviamente si sarebbe trasformato in una remunerazione salariale. Tempo che il buralista doveva distribuire tra i collaboratori a seconda delle necessità nella determinazione degli orari dei vari servizi.

Come detto la quantità delle prestazioni fornite – da qui l'importanza che assumeva la statistica –



Nel 1945 il mulo era un prezioso collaboratore del buralista - fattorino tra Airolo e Madrano (foto tratta da "75 anni Società Buralisti Postali Svizzeri", sezione Ticino, 1985).

veniva tramutata, in base a tabelle, in punti di lavoro ( PL); più semplicemente un PL corrispondeva a un minuto/annuo di lavoro, quindi tanti PL uguale a tanti minuti giornalieri da suddividere tra il personale attivo in quell'ufficio.

Se vogliamo era una retribuzione a cottimo, al cui incasso si passava l'anno successivo, quando, generalmente il lavoro, almeno nei periodi di alta congiuntura, era ulteriormente aumentato.

Per senso di equità le tabelle erano stilate secondo un metodo di calcolo digressivo: più era il traffico e meno, in proporzione valeva. Così anche gli uffici piccoli, essendo il loro lavoro maggiormente apprezzato, potevano vivere, mentre a quelli più grandi si riconosceva una maggior routine man mano che le quantità aumentavano.

È doveroso aggiungere che al buralista era concesso lavorare in media 8 ore al giorno, 48 ore settimanali al tasso della sua funzione e, se del caso, un'ulteriore ora, tuttavia a un tasso ridotto e influente verso il secondo pilastro.

Sembrano tante? Tranquilli, in realtà si lavorava molto di più, ma le ore spese gratuitamente non venivano prese in considerazione. Per la moglie e per il personale il limite massimo era comunque rigorosamente fissato a 42 ore settimanali.

Poi c'erano gli extra, le prestazioni retribuite con un'indennità. Tra questi compiti rientrava la distribuzione degli espressi e telegrammi. Un lusso? Fate voi! Ma ricordatevi che questi servizi dovevano essere assicurati pure la sera, oltre il tempo di servizio previsto, il sabato pomeriggio e la domenica. Praticamente il buralista restava a disposizione sette giorni su sette.

Va pure menzionato che, particolarmente per gli uffici ai quali incombeva anche il servizio di recapito o con poche unità di personale, il sabato inglese rimase sempre una chimera.

E sì, l'impegno era notevole, ma l'orgoglio professionale giocava un ruolo importante e si traduceva nella determinazione di lavorare al meglio per la massima soddisfazione della clientela.



### Ma quali erano i compiti del buralista? Cosa faceva?

Il buralista era veramente il generico postale e doveva essere in grado di fornire tutte quelle prestazioni che la Posta offriva. Accettazione, spedizione e distribuzione di invii nazionali e per l'estero, pagamenti e versamenti, telegrammi, gestire stazioni telefoniche pubbliche. Un ramo particolare del servizio postale era il trasporto dei viaggiatori e alcuni uffici ne erano pure incaricati della vigilanza, ovvero l'allestimento degli orari di percorrenza, l'organizzazione delle corse, la gestione degli assuntori postali (imprenditori privati) e degli incidenti della circolazione.

E per tutto questo bisognava conoscere pagine e pagine di rigorose prescrizioni.

Un accenno doveroso va ai servizi finanziari che in fondo era la parte preponderante del lavoro d'ufficio.

Da ultimo, ma non il meno importante, la responsabilità per il denaro nella cassa, dove gli ammanchi giornalieri, fino a venti franchi, erano a carico del gestore, mentre gli importi superiori andavano annunciati alla Direzione e implicavano comunque sempre un'indagine.

Se pensiamo a certe perdite milionarie di oggi nelle banche, viene proprio da ridere!

Il rapporto con gli utenti andava oltre le prestazioni postali vere e proprie. Ci si occupava anche del decoro e della pulizia dell'ufficio come pure della consulenza alla vecchietta alla quale andava spiegato che aveva diritto all'esenzione del canone radiotelevisivo o che si aiutava a interpretare una lettera dell'assicuratore o dell'autorità fiscale.

La nostra categoria professionale non sopravvive ai profondi cambiamenti riorganizzativi della Posta Svizzera e l'1.1.2002, in virtù dei disposti della Legge sul personale federale, entra in vigore il nuovo contratto collettivo di lavoro, che sostituisce lo statuto C 3 e di conseguenza i buralisti postali diventano dei normali responsabili di uffici postali che, con la cessione nel 2008 del servizio di recapito all'unità Posta-lettere, li portano di fatto a occuparsi principalmente solo della vendita.



L'ultimo viaggio della diligenza del San Bernardino (1907) - Lostallo, Casa Rosa (foto tratta da "75 anni Società Buralisti Postali Svizzeri", sezione Ticino, 1985).

*Le generazioni del 900 hanno ben conosciuto l'ufficio postale presente in ogni paese. Ci si recava sempre con il libretto postale giallo dei pagamenti che allo stesso tempo era il libro contabile di ogni famiglia. Daniele Moccetti, classe 1944, ha iniziato l'apprendistato alle PTT nel 1963 come segretario d'esercizio a Lugano. Ha poi lavorato a Locarno, Zurigo e di nuovo a Lugano. Nel 1973 diventa buralista postale a Tavernes dove rimane fino al pensionamento nel 2005.*



# LE ESPERIENZE DI UN POSTINO

Dario Raimondi (intervista)

Si iniziò con un mese di istruzione con il signor Carlo Lafranchi, capoufficio. La classe era composta da 22 candidati postini riuniti in un'aula della vecchia cooperativa di largo Elvezia, sede attuale dell' UBS a Bellinzona. Alla fine del corso di teoria, durato poco, si passò subito alla pratica.



Con la prima visita alla stazione FFS di Bellinzona dove c'era il locale di smistamento della messaggeria a Dario venne mostrato anche il servizio ambulante. Questo gli permise di accompagnare il vagone postale facente parte dei treni FFS e munito di bucalettere, tra Bellinzona e Airolo. Fu interessante osservare come in un tempo limitato, tra stazione e stazione, il funzionario preparava lo scarico e prendeva in consegna la merce in partenza. La porta scorrevole del vagone era blindata e assicurata da un gancio che ne rendeva impossibile l'apertura dall'esterno.

Nella messaggeria c'era proprio di tutto, ceste di biancheria per chi studiava negli istituti della Svizzera Interna come per esempio al Mariahilf a Ingenbohl e altri. Poi c'erano salami, formaggi e alimentari in genere. C'erano anche animali: galline, bisce, canarini, gatti.

Le lettere venivano assortite nel palazzo postale di Viale Stazione di fronte alla Villa Messico, una villa che ha una storia a sé, poi abbattuta per far posto al nuovo palazzo postale anni ottanta, sede pure della locale Direzione di circondario delle poste, scomparsa verso il 2000 in seguito alle grandi trasformazioni subite da tutto l'ambiente delle Aziende federali.

Subito dopo l'istruzione PTT, Dario riceve l'ordine di marcia e parte per il Corso di ripetizione al Campolungo nella cp zap 11/9 del cap Lazzarini di Samedan e del tenente Luciano Poncetta, valmagese. Dario ricorda in particolare la teleferica che da Rodi trasportava le benne di cemento sfuso (ne arrivava un treno al giorno), destinate alla costruzione della diga del Sambuco sopra Fusio, la prima grande opera dei lavori idroelettrici delle Officine Idroelettriche della Maggia, OFIMA. Per il seguito della vita militare le sue presenze ai corsi di ripetizione videro alternarsi l'attività di soldato a quella di ordinanza postale, attività svolta nelle caserme del Monte Ceneri e di Bellinzona. Al rientro dal corso Dario venne mandato a Mendrisio Stazione nella funzione di inserviente. Si occupò della merce in arrivo e partenza e della distribuzione nel quartiere di Penate (30 fuochi e parecchie ditte). In questo modo il suo tempo trascorreva veloce compresi servizi il sabato e la domenica. A Mendrisio Stazione prestava il suo valido aiuto anche il cavallo (al bröcch), dell'assuntore privato signor Travaini. La povera bestia faceva due servizi: infatti oltre al traino del carrozzone della messaggeria postale serviva pure al Municipio per i servizi funebri. Nella circostanza tirava il mesto carro con la bara da casa a chiesa e poi al camposanto.



Un disegno dal concorso 2013 promosso da Aerofilatelia "Voliamo", della società filatelica tre Valli tra gli allievi delle scuole elementari.



La postina di Gentilino, signora Jolanda Gianella negli Anni 40  
(foto archivio Enrico Gianella).





La nonnina, il postino e la consegna dell'AVS a domicilio nel 1983 (foto A. Adobati).

I postini del nuovo millennio, con i loro veicoli elettrici, veloci, silenziosi ed ecologici nel 2013.





Anche l'umile asinello sapeva rendersi utile per assicurare il servizio postale a Cerentino e Bosco Gurin nel 1928 (foto tratta da "75 anni Società Buralisti Postali Svizzeri", sezione Ticino, 1985).



Per trasportare i pacchi in partenza dalla Posta di Mendrisio Borgo, Dario ebbe a disposizione una solida bicicletta con altrettanto robusto rimorchio. La paga si aggirava attorno ai 360.- Franchi al mese.

A Mendrisio e Chiasso-Transito, Dario rimase per quattro anni e venne poi trasferito per pochi mesi a Locarno. Rientrò a Bellinzona e vi passò il resto della sua vita da postino, svolgendo diverse mansioni come il servizio espressi, inserviente alla stazione e portalettere, l'attività a lui più congeniale a contatto con la gente della quale conobbe vita e miracoli. A sua volta Dario era ben conosciuto nei quartieri della città avendoli frequentati praticamente tutti, il nord in particolare.

Le buca lettere, se mai c'erano, erano in casa e pertanto l'occasione per fare quattro chiacchiere, e anche qualche piacere, c'era sempre. Si ricorda di un vasetto di marmellata fatta in casa ricevuta da una povera donna. In Via Nocca dalla finestra di casa la signora Pelli-Steiner calava un paniere per ritirare la corrispondenza: a Natale Dario vi trovava 50.- Franchi che costituivano un regalo molto apprezzato che aiutava tutta la sua famiglia. Erano molti i gesti di simpatia e gratitudine riservati al postino che portava buone notizie. Ma purtroppo non sempre: bisognava consegnare anche fatture e talvolta brutte nuove. In quegli anni venne fortunatamente introdotta l'AVS, distribuita in contanti nelle case, era l'occasione per incassare una qualche manciata.

Il servizio più duro lo aspettava quando doveva affrontare a piedi la salita per recarsi a Daro. In particolare con pacchi pesanti. In primavera poi arrivavano da Mezzana le barbatelle convenientemente imballate nella segatura e nella juta. Le barbatelle venivano portate a tracolla tramite l'apposita cinghia portapacchi. Comoda non era e in più l'umidità che usciva dalla segatura e dal sacco imbrattava la divisa di postino.

L'uniforme era di rigore, cappello con ala rigida e logo PTT. Dario ricorda di essere stato vittima di un rapporto per aver portato, con i sandali, delle calze - unico capo sul quale c'era libertà di scelta -, ritenute troppo appariscenti e sgargianti.

Una parentesi di vita sportiva: quando i Giovani Calciatori Carassesi, GCC, ebbero bisogno di dare un arbitro alla Federazione Ticinese Calcio, Dario si mise a disposizione. Come prima cosa questo evitò al club il pagamento di una multa. Da quell'inizio, passo dopo passo, egli raggiunse il suo traguardo massimo: quello di fare il segnalinee in una partita di serie B del campionato Svizzero.

Le esperienze e le conoscenze conseguite nell'ambito postale, a fine carriera portarono Dario nella Cancelleria della Direzione di Circondario di Bellinzona nella Villa Messico. Il direttore Eugenio Bertino lo convocò per un periodo di prova di un mese. Superata la prova dopo pochi giorni di assistente tuttofare, fu oramai chiaro che Dario finisse in quella funzione il suo operare attivo e convinto al servizio delle PTT.

Correva l'anno 1993.

*Dario Raimondi, classe 1928, originario di Pedrinata, nacque a Carasso e entrò al servizio delle PTT il 1. marzo 1949 a Bellinzona. Dopo le scuole d'obbligo a Carasso e a Bellinzona nord portò a termine il tirocinio da falegname di mobili. La scuola reclute lo vide per due mesi nella caserma di Altkirch a Andermatt e per altri due mesi a Brugg nella caserma Schachen. Si trattò della SR estiva del genio-zappatori al termine della quale ci fu l'incorporazione nella cp zap II/9. Qui la svolta del destino: il concorso per l'assunzione di nuovi postini. Su consiglio del papà, Dario concorse, superò gli esami e avanti in quello che si diceva "al post sicür". Venne pensionato nel 1993 e dal 1994 fa parte della Società PFTM nella quale svolse pure la funzione di cassiere.*

# IL SERVIZIO AMBULANTE NEL GIUDIZIO DEL PROFANO

Ermanno Agustoni (†)







*Nella rivista PTT n.1 del 1952, con elegante e sottile ironia Ermanno Agustoni spiegava al profano che genere di lavoro erano chiamati a svolgere gli addetti dei vagoni postali. Probabilmente dopo aver subito una qualche osservazione da chi, non in chiaro su quanto accadeva dietro le quinte, si era limitato ad osservare, forse ad invidiare "uno dei tanti impiegati federali". Erano molti gli addetti al servizio pubblico chiamati a lavorare in turni notturni e nei giorni festivi: mai abbastanza apprezzati.*



Il vagone postale nel ferromodellio di Luigi Frasa

La gente vede solo correre una carrozza chiusa dietro la locomotiva e non ne fa caso, nessun segno appariscente, lasciando supporre che là dentro ferveva una laboriosa attività. Sarebbe certamente molto interessante organizzare in modo adeguato un'inchiesta, per conoscere come il pubblico immagini il lavoro in un ambulante. Io l'inchiesta non l'ho fatta, e il titolo sarebbe troppo pretenzioso, se non fosse che giudizi raccolti incidentalmente di persone di condizioni diverse non dessero qualche diritto di tirare conclusioni, quando i giudizi coincidano nei punti essenziali.

Per forza di cose capita nella vita di dover parlare del proprio lavoro. Quando, per esempio, si deve declinare un invito col dire: "Ma! Martedì sono a Zurigo, mi rincresce! Giovedì sono a Basilea. Sabato ancora a Basilea. Lunedì arrivo solo alle dieci di sera. Mercoledì comincio alle dieci di sera. Come vedi, non posso". E così via.



Distribuzione dei "colli" all'interno del vagone postale



A questo punto comincia l'interessamento del profano; generalmente con un gesto di compassione, o con una frase: "Ma che diavolo d'un mestiere fate"?

Entra allora in scena l'orgoglio umano che tollera solo fino a un certo punto l'indulgente compassione e vorrebbe la nostra attività apprezzata e anche un po', o tanto, invidiata. Ed eccomi a difendere il nostro lavoro, a metterne in risalto i lati attraenti e quell'inconscio romanticismo del viaggio che non è altro, forse, che quello di figlio immemore di antenati nomadi percorrenti la terra ancor selvaggia negli oscuri millenni della storia. Ma oggi l'uomo ha un senso pratico molto sviluppato, e le domande fioccano, domande che fanno sorridere per la loro ingenuità e fanno meditare per la loro logica e il loro acume.

Generalmente si crede che il nostro compito sia solo quello di scaricare qualche pacco e qualche sacco nelle stazioni. Se dici che devi lavorare per tutta la tratta, ti guardano meravigliati e anche un po' increduli. Afferrano poi la vastità delle cognizioni geografiche appena accenni ai dispaacci, alle variazioni secondo i treni, e intuiscono le tabelle d'avviamento che, nella loro fantasia e inconsapevolezza, immaginano che si debba controllare ogni lettera. Ma ciò che ogni volta più mi ha impressionato è la consonanza della loro coscienza sociale, molto più evoluta che in noi medesimi, nei nostri particolari interessi. E se è amaro dover constatare ciò, è consolante pensare come l'intuizione del popolo sia ancora sana e sappia valutare ogni lavoro nella sua giusta luce.

Se racconti delle lunghe ore libere che devi passare lontano da casa, si meravigliano che esse non vengano computate, almeno in parte. Se dici che tre volte la settimana devi compiere il viaggio Chiasso - Basilea e ritorno, ti guardano come un fenomeno e si commuovono pensando che questa fatica supplementare, oltre il lavoro proprio, non venga ricompensata sotto forma di abbuoni di tempo. Se sorridi di tanta ingenuità, ti portano come esempio decisivo che, a compiere i medesimi chilometri comodamente seduti in seconda classe, si arriverebbe al sabato stanchi morti. Comprendono il logorio di forze, di nervi; questo continuo tremolio di muscoli e di materia cerebrale che ti fa arrivare intontito, con la voglia di perderti su qualche cosa d'immobile ove riposare in santa pace il corpo, teso per tante ore d'agguato all'equilibrio.

Non dico all'interlocutore come ci si inselvatichisce a cagione delle ore libere, delle domeniche, in cui si sfuggono le distrazioni consuete alla gente per riposare e smaltire i residui di stanchezza che s'annidano e rodono. Non dico di giovani colleghi che hanno iniziato con baldanza la loro vita d'ambulantisti e dopo qualche anno si afflosciano ed entrano nelle file di quelli che la fatica non riescono a smaltirla più.

A che pro dire certe cose? Se migliore valutazione ha da venire, è dagli interessati che deve partire l'impulso primo; oppure, e meglio, dalla comprensione di superiori, sì che l'evoluzione si avvii verso ciò che è umanamente giusto. Insomma, dai miei colloqui ho potuto dedurre quanto il servizio postale ambulante interessi e attiri la curiosità e l'interesse della gente. Per il pubblico, il servizio postale comincia allo sportello e finisce col portalelettere. Tutto quanto è fra questi due poli è mistero.

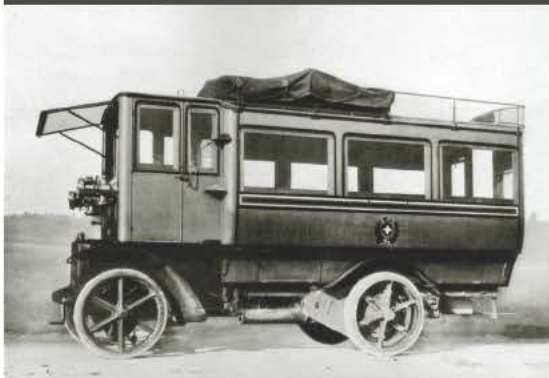
Che non si possa trovare mezzo per diradarlo e concatenare i due anelli divisi? Tutto il servizio ne uscirebbe terso di logica, e il lavoro di ogni categoria, illuminato nella sua complessità. Sarà certo più apprezzato di adesso, ché nel lavoro solo unilateralmente intravvisto c'è il germe della banalità e dell'incomprensione.

# IL CONDUCENTE DEGLI AUTOPOSTALI

Giuseppe Mazzola







Pagina a lato.

- Trasporto passeggeri nel 1930  
(foto copertina del libro "75 anni autopostale", 1981)

- Io e il mio "Berna" negli Anni Sessanta.

Il primo autopostale. Anno 1906.

Dopo la scuola reclute e la guida di un autocarro, avevo maturato l'esperienza necessaria per sostenere l'esame di guida per pullman. Mi presentai quindi all'esame alla guida di un vecchio automezzo Saurer. L'esame andò bene e il 31 marzo 1959 ottenni la patente B1 per il trasporto professionale di persone. Trovai subito un'occupazione presso la Cornèr Viaggi che aveva 4 pullman a Lugano e 4 a Locarno, oggi scomparsa. Vi rimasi poco poiché nel 1960, dopo aver sostenuto un esame psicotecnico a Zurigo, fui uno dei quattro autisti scelti dalla città di Lugano tra molti candidati. Venni impiegato per la nuova linea Lugano - Crocifisso.

Fu un periodo alla guida di pullman di marca Lancia e Berna, senza servosterzo, 5 marce da innestare ad arte con doppio colpo di frizione. Nell'ottobre del 1962 fui abilitato a condurre anche i filobus. Ma il mio sogno rimaneva quello di essere assunto dalle PTT. Questo si realizzò nel 1972 e allora mi sembrò di seguire le orme di mio padre Costante che guidava i pullman sulla linea Chiasso - Muggio, quando ero piccolo. Mi ricordo che ciò avveniva nel periodo dell'oscuramento della seconda guerra mondiale. Anche l'autopostale viaggiava con una fioca luce blu; bisognava conoscerla bene la strada!

L'esame di assunzione teorico e pratico avvenne nel 1971 alla presenza di un esperto giunto appositamente da Berna. Mi fece percorrere la strada della Valle Morobbia con un vecchio Saurer (detto Cecona). Superato l'esame con mia grande gioia venni assunto per la Regia di Lugano. Le tratte percorse: Lugano - Agra, Lugano - Tesserete via Origlio, Lugano - Carona, Lugano - Comano, Lugano - Manno - Gravesano - Torricella, Lugano - Morcote, Lugano - Carabietta, con vetture diverse a seconda dei percorsi e delle caratteristiche stradali.

Prima dell'introduzione delle corse speciali con i veicoli blindati, il conducente aveva la responsabilità di trasportare i sacchi postali tra i quali vi era pure il cosiddetto "sacco fattura", vale a dire il sacco contenente i valori in transito dagli uffici postali a Lugano.

In certe occasioni bisognava pure fermarsi per svuotare le buca lettere. Ma più impegnativo era il compito di dare il biglietto, con tutte le possibilità, dal desiderio del passeggero e del tariffario.

Con i soldi bisognava anche fare in fretta poiché in certe fermate si intralciava il traffico

In estate vi erano anche i percorsi turistici con i biglietti combinati al battello, per esempio Lugano - Locarno - Brissago - Stresa. Erano gli anni della guida a destra che aveva notevoli vantaggi per i tragitti di montagna. Migliorava infatti la visibilità sia sugli strapiombi sia contri i muri. Per l'autopostale era particolarmente importante: in curva contavano i centimetri per non dover effettuare delle retro-marce.

La linea giornaliera più impegnativa era quella di St Moritz. I conducenti facevano dei turni speciali nei giorni feriali e festivi per mantenere le corse in programma. A Gandria i doganieri svizzeri "piombavano" il bagagliaio che veniva poi "spiombato" a Castasegna. Stesso rituale al ritorno. Si doveva prestare attenzione affinché i bagagli dei viaggiatori che scendevano in Italia non finissero "piombati". Ma un bel giorno capitò. A fin di bene il conducente pensò di far saltare il piombino. Ricevette i ringraziamenti del passeggero ma giunto a Castasegna ebbe le sue belle gatte da pelare con i doganieri grigionesi. Durante il periodo invernale a St Moritz, nella pausa di attesa per rientrare a Lugano, si trasportavano gli sciatori nei dintorni. Per questo era necessario montare e smontare più volte le catene. Durante quelle operazioni dai colleghi vicini mi sentivo dire: - "Hai messo l'alke-ton"? Infatti guai a dimenticarsene. Si trattava di riempire il contenitore di antigelo in modo da impedire che la condensazione provocata dall'aria dei freni si congelasse sugli stessi.

Sulle corse di linea in partenza, dopo che avevo ripulito e lavato l'autopostale, assistevo alla sistemazione dei passeggeri da parte dei responsabili in uniforme della stazione di St Moriz Dorf che si congedavano con il "buon viaggio", mi salutavano portando la mano alla visiera e quel saluto era pure l'ordine di partenza.

La prima fermata era a St Moritz Bahnhof. L'intendente dalla stazione esponeva sempre un avviso alla mia attenzione. Senza indicazioni particolari potevo ripartire immediatamente. In tutti i villaggi quando era esposta la bandierina ticinese bisognava fermarsi. O c'era gente da prendere a bordo o c'era posta da ritirare.

Mi ricordo in particolare le corse di ritorno con partenza alle ore 17.05 da Menaggio. Erano impegnative per gli incontri della colonna di frontalieri che rientravano a domicilio. Inoltre prima di arrivare a Gandria giunto alle gallerie mi dovevo fermare e farmi sentire per fermare i veicoli dall'altra parte prima di entrare. Ma una volta successe che un automobilista francese, non avvezzo agli usi del luogo, mi venisse incontro e ci trovammo faccia a faccia. Gli feci cenno di attendere ma il buon francese messosi in retromarcia finì per incastrare malamente la roulotte tra le pareti della galleria. Facile intuire cosa ne seguì. Liberare la strada nel caos, generato da quelli che sapevano tutto e meglio sul da farsi, fu un'impresa che richiese molto tempo.

Dal 1973 al 1979 su richiesta di Popularis Tour, le PTT si assunsero il compito di trasportare le persone al mare, nel noto villaggio di vacanze della Ferienorganisation PTT di Golfo del Sole a Follonica. Un'organizzazione istituita per favorire con prezzi abbordabili i dipendenti della Confederazione. Sul posto venivano organizzate escursioni nei dintorni. Quella che mi impegnava di più portava a Roma, con giro della città. Ma potevo contare sull'aiuto di valide guide locali.

Intanto anche i pullman si erano modernizzati con servosterzo, cambio automatico elettrico e raggiungevano i 95 km/h.

Nel 1976 lo stipendio di un conducente qualificato PTT aveva raggiunto 22'920 Fr all'anno, corrispondenti alla 17ma classe di stipendio.

Per impiegare meglio il parco veicoli sempre più moderno e sempre più grande, il servizio viaggiatori delle PTT aveva iniziato l'organizzazione di gite di differente natura e durata. Mi trovai a condurre auto postali a destinazione di Disentis, Valtellina, Indemini, Sighignola, cascate del Reno, Isola di Mainau, Via Mala e via dicendo.

Sulle vetture gialle echeggiava il tipico e caratteristico tricorno tolto dal celebre Guglielmo Tell di Rossini, poi ristretto con qualche nostalgia ai percorsi di montagna. Più curve c'erano e più si suonava per la gioia dei passeggeri e di chi ci sentiva arrivare.





... nel noto villaggio di vacanze della Ferienorganisation PTT.

2003: licenza federale addio.

Nel sottopassaggio di Carona ci "voleva occhio".

Che il servizio reso dagli autopostali delle PTT fosse ottimo, lo testimonia il fatto che io rimasi per strada una volta sola. Fu comunque un'avventura poiché capitata di sabato sul Maloja nel bel mezzo di una bufera di neve, una tempesta. Il motore si fermò senza preavviso. Un altro veicolo mi venne in aiuto. I numerosi passeggeri, qualcuno con le scarpette ricamate, vennero trasbordati quando il freddo, a motore definitivamente spento, cominciava a farsi sentire.

Quando l'altro veicolo scomparve nella tempesta di neve, mezzo congelato attesi i meccanici per la riparazione provvisoria del mio pullman che poi condussi a St Moritz per un esame più approfondito.

Con una delle ultime modifiche della Legge sulla Circolazione Stradale venne soppresso, senza tanti commenti, l'Ufficio della Circolazione stradale delle PTT che gestiva le targhe di circolazione "P" e rilasciava le "licenze federali di guida". I veicoli vennero immatricolati presso gli Uffici della Circolazione cantonali. Da noi, (31 dicembre 2003), ricevettero le targhe "TI" e "GR".

Concludendo mi ricorderò sempre dell'aiuto prestato da tutti quanti ruotavano attorno ai servizi dei trasporti passeggeri delle PTT. Nell'amministrazione, nell'organizzazione, nella manutenzione, nella gestione del personale e dei mezzi. Ricordo anche i miei superiori. Persone comprensive che prima di me avevano fatto la gavetta attraverso esami e prove non proprio semplici.

Quanta dedizione e quanto senso di responsabilità tutti insieme profusero in quei servizi! Prestazioni date per soddisfare quei viaggiatori che, con storie, destinazioni e destini diversi, si mettevano nelle esperte e sicure mani del conducente.

*Giuseppe Mazzola, classe 1936, originario di Morbio Superiore, apprendista meccanico con la passione per la guida di automezzi pesanti, ottiene la patente nel 1955 con un autocarro prestatogli per quel giorno da un amico del padre. Dopo la scuola reclute guida un autocarro fino a ottenere la patente per pullman nel 1958. Ciò gli permetterà di svolgere la professione di conducente fino al pensionamento avvenuto nel 1999 sempre fieramente e felicemente accompagnato dal tricornio del Guglielmo Tell di Rossini.*



**PTT, LE TELECOMUNICAZIONI**

# **I SERVIZI TELEGRAFICI DELL'AZIENDA PTT**

Filippo Parolini



Inizialmente le telecomunicazioni avvenivano via filo e poi anche via radio tramite l'alfabeto Morse. A livello europeo, grazie ai primi sistemi di amplificatori, le varie aziende si sono subito organizzate. Per l'oltremare invece si rese necessaria la costruzione di emittenti / ricevitori in grado di raggiungere il "Nuovo mondo". Le prime stazioni vennero realizzate da Germania, Francia e Inghilterra. Ovviamente queste Nazioni esigevano un pedaggio, altrimenti detto diritto di transito.

Questo diritto venne mantenuto ed esteso, anche quando venne introdotta la telefonia. Con ciò si spiega il perché dei costi più alti che fino all'avvento delle comunicazioni via satellite la Svizzera dovette esigere.

Anche la Svizzera partecipò al finanziamento per la posa dei primi cavi transoceanici, pagando tuttavia sempre i pedaggi per giungere fino al mare. Cessarono quando entrò in servizio la stazione rice-trasmittente satellitare terrestre di Leuk. (nell'alto Vallese).

Un notevole contributo agli interscambi a livello europeo venne apportato dalla Svizzera con la posa del primo cavo coassiale attraverso la galleria ferroviaria del San Gottardo, la cui capacità venne subito sfruttata al massimo e l'attivazione del "ponte radio" Jungfrau – Generoso che consentì gli interscambi televisivi Nord-Sud per la creazione dell' "Eurovisione"

Telegraficamente e telefonicamente la Svizzera era collegata ai paesi europei mediante linee punto – punto, mentre l'interscambio telegrafico intercontinentale veniva assicurato dalla "Radio Suisse", società privata a partecipazione maggioritaria federale, che aveva i suoi terminali a Zurigo (centro finanziario) e Ginevra (istituzioni internazionali). Da qui i telegrammi venivano passati al "Telegrafo", i cui uffici si trovavano nelle immediate vicinanze, per l'invio ai destinatari.

Nelle città svizzere di marcato interesse internazionale, Zurigo e Ginevra, in collaborazione con i servizi pubblici cittadini, interessati a potenziare le loro infrastrutture logistiche (acqua, fognature, elettricità) e posa di cavi telefonici vennero scavati degli ampi cunicoli, dove per il servizio telegrafico si allestirono delle reti di posta pneumatica con grandi cartucce capaci di accogliere fogli del formato A4 arrotolati una sola volta. A Zurigo erano allacciati, oltre all'Ufficio telegrafico alla Fraumünster, centro nevralgico e di comando del sistema, lo sportello del telegrafo della stazione principale FFS, la Sihlpst, da dove partiva la distribuzione dei telegrammi a mezzo fattorini, le grandi banche UBS e Credito Svizzero e la Banca Nazionale. A Ginevra il Telegrafo alla Rue du Stand, la Posta principale con lo sportello del telegrafo e il centro di distribuzione dei telegrammi, come pure il Palazzo delle Nazioni Unite.

## **I mezzi della telegrafia**

Primo fu ovviamente il telegrafo MORSE, ben presto abbandonato a favore delle telescriventi a nastro da incollare:

- LORENZ a tasti invertibili: alfabeto / numeri e segni, CREED Inglesi e OLIVETTI italiane
- L'apparecchio meccanico per la preparazione dei nastri con il codice telegrafico e il relativo trasmettitore capace di inviare sulla linea ben 624 codici (battiti) al minuto.
- La SIEMENS produsse in seguito le telescriventi a pagina, poi affittati anche alla clientela.

Al n. 10 le telegrafiste, munite di cuffie con auricolari e microfoni, accettavano i telegrammi consegnati dagli utenti privati e li trascrivevano su normali macchine per scrivere.

A Zurigo esisteva inoltre un mastodontico apparecchio: il BELINOGRAPH previsto per la trasmissione e la ricezione di fotografie in bianco e nero di ottima qualità. Venne abbandonato e sostituito quando l'industria fu in grado di produrre apparecchi altrettanto efficienti, ma che trovano spazio in una valigia. Molti giornalisti (specialmente quelli esteri) li fecero acquistare dalle loro redazioni e ne fecero largo uso prevalentemente in campo sportivo.

NdR

All'inizio dell'800 le trasmissioni erano eseguite ancora con sistemi visivi (telegrafo Chappe). Samuel Morse sperimenta il telegrafo la prima volta con un collegamento tra Washington e Baltimora nel 1844. Gli impulsi elettrici seguono un codice composto da linee e punti, un segno per ogni lettera dell'alfabeto, l'alfabeto Morse.

A lato la caratteristica tastiera per impulsi di alfabeto Morse (foto Museo della radio - Monte Ceneri, AMRA).



## Cosa veniva trasmesso

In ordine d'importanza:

- Telegrammi di stato sempre "cifrati"
- Telegrammi riguardanti la finanza ad alto livello
- Telegrammi di ordinazioni e conferme per l'industria
- Telegrammi privati di vario ordine (quelli d'augurio e di condoglianze erano della massima praticità).

Ve li ricordate i telegrammi di lusso (LX) anche musicali con gli auguri di nozze fatti recapitare direttamente al ristorante? C'erano pure quelli di dubbia autenticità: "mandami un telegramma e di di rientrare... che la nonna sta male".

Per facilitare la ricezione dei telegrammi, Swisscom equipaggiò, a proprie spese, tutti gli uffici postali di telescriventi a pagina. La Posta abolì i telegrammi, ma le telescriventi rimasero!

Il commercio internazionale di derrate alimentari deperibili creò moltissimo lavoro per il telegrafo. Infatti per la merce del Sud i maggiori intermediari si trovavano a Zurigo e tutto il traffico veniva gestito tramite telegrammi. Immaginatevi il volume di traffico che generava la richiesta dall'estero verso Zurigo, l'ordinazione delle merci presso i produttori, la conferma e la spedizione tramite ferrovia, la conferma dell'arrivo della merce a Chiasso, l'ordine per rinnovo del ghiaccio prodotto in loco nei vagoni delle derrate alimentari, la conferma dell'esecuzione e la conferma della partenza da Chiasso delle composizioni dirette a Nord con probabile arrivo a destinazione e per finire la conferma di Zurigo ai destinatari. Tutte le operazioni in ragione di centinaia di vagoni al giorno avvenivano per telegramma!

L'evoluzione di servizi alternativi più veloci, pratici e meno costosi hanno decretato il declino del telegrafo. L'ufficio del telegrafo di Bellinzona venne chiuso nel 1996.

*Filippo Parolini, classe 1936, è entrato alle PTT quale alunno telegrafista nel 1954. Dopo soggiorni e attività in varie zone linguistiche e la partecipazione a diversi progetti a livello locale e nazionale ha concluso la formazione dirigenziale assolvendo il corso finale per quadri superiori delle PTT.*

*Ufficiale del telefono e telegrafo da campo e membro onorario di "Sport PTT".*

*Responsabile della LOGISTICA e della Sicurezza TT a Bellinzona ha partecipato a tutti i progetti di Telecom. Pensionato nel 1997, fa parte della Società PFTM della quale è stato pure Presidente.*





Servizio telegrammi negli Anni 40.

Telegrafiste ticinesi nella sala stampa dei Campionati mondiali di ciclismo a Mendrisio nel 1971 (foto R. Wiederkehr).



La telescrivente alla fine degli Anni 80 finisce tristemente sotto il tavolo (foto: Ivan Salvadè).



# I SERVIZI TELEFONICI DELL'AZIENDA PTT

Maria Luisa Bernasconi

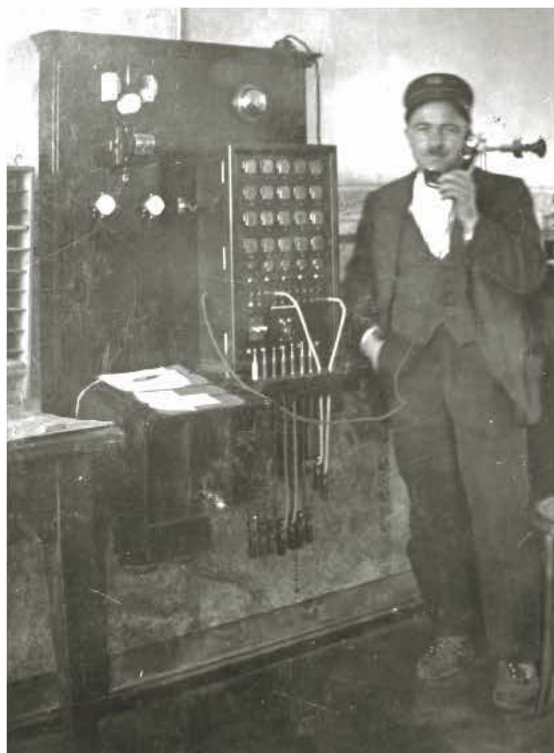




Era il 4 luglio del 1942, giorno festoso per una cinquantina di giovani, che dopo anni di studio avevano ottenuto l'idoneità all'insegnamento nelle scuole elementari.

Io ero tra loro e ci sembrava di sognare. Aver raggiunto un traguardo tanto atteso che ci dava la possibilità di lavorare, di iniziare una nuova vita era quanto di più bello speravamo. Purtroppo c'era ancora guerra alle frontiere e le prospettive non del tutto incoraggianti. Anche nel campo dell'insegnamento le possibilità di impiego erano poche, ma tutti ci demmo da fare per trovare un'occupazione. Durante le vacanze estive ebbi la fortuna di soggiornare a Lucerna presso conoscenti e mi impegnai moltissimo per conoscere il tedesco, lingua di cui già avevo le basi e che anche mi piaceva. Questa particolarità mi diede la possibilità di essere assunta presso le PTT di Locarno quale alunna telefonista. Devo confessare che l'inizio non è stato facile ma i tempi erano duri e ci si doveva adattare. Dover rinunciare a un lavoro per il quale mi ero seriamente preparata mi aveva dato un senso di profonda delusione. In seguito però avevo trovato tanta benevolenza e comprensione in quell'ambiente tanto particolare, così che imparai ad amare quel mio nuovo lavoro che non avevo scelto né desiderato ma che mi dava la possibilità di sentirmi altrettanto utile per il contatto vivo e continuo con gli abbonati.

Devo dire che dopo un anno di tirocinio ebbi la fortuna di preparare gruppi di apprendiste e questo impegno mi portò tanta gioia. Potevo così realizzare quanto avevo sognato. Intanto la tecnica progrediva a passi da gigante. La centrale manuale di Locarno era l'unica in Ticino non ancora automatizzata. Infatti Lugano lo era già dal 1936 e Chiasso dal 1938. Il 7 ottobre 1950 fu la volta di Locarno. In quel giorno le macchine presero il posto delle telefoniste e le lampadine di chiamata si spensero per sempre. Incominciava per gli abbonati del Locarnese una nuova era che avrebbe portato poi per tutti ancora tante innovazioni. La centrale di Locarno fu chiusa e quasi tutte le telefoniste trasferite.



Centralino periferico di Brione Verzasca attivato nel 1920. Nella foto del 1935, lo specialista Candido Bernasconi esegue un controllo (foto archivio: Antonio Bernasconi).

NdR

Antonio Meucci realizza nel 1854 il primo telefono del quale nel 1876 Graham Bell presenta il brevetto e dà l'avvio all'uso del nuovo mezzo di comunicazione a distanza.

NdR

Il 7 ottobre 1950 il Direttore dei Telefoni signor Carmine sull'opuscolo omaggio edito in occasione dell'automazione della centrale telefonica di Locarno scriveva:

*...“È il compimento di un'opera che rappresenta oltre 20 anni di lavoro, è un'evoluzione che nel suo accelerato sviluppo ha superato le condizioni vigenti negli stati vicini, è l'ultimo passo che elimina definitivamente un vecchio sistema, per lasciare trionfare uno nuovo, dalle mille possibilità future. Data quindi che merita di essere sottolineata e iscritta nelle pagine più importanti della telefonia del Ticino.*

*Il presente opuscolo, che ci permettiamo di offrire ai nostri fedeli abbonati del Locarnese, vorrebbe appunto dar risalto all'avvenimento e gettare un discreto sprazzo di luce attraverso gli aridi e misteriosi congegni ideati per raccorciare le distanze e migliorare le relazioni tra gli uomini”.*

E qualche pagina più avanti, sempre rivolgendosi a chi usufruiva del telefono, si rammentava:

*“E le telefoniste?*

*Chi si ricorderà di loro fra qualche tempo? Eppure da 60 anni incessantemente si sono date il cambio per essere sempre pronte alle vostre chiamate. Lassù a quella finestra si veglia; la luce non è mai spenta. La telefonista lavora nelle lunghe ore notturne, mentre fuori e nelle vostre case tutto riposa e tace...*

*...Le telefoniste se ne vanno. Rivolgete un pensiero d'augurio per il loro nuovo domani.*

*(in quella data nella centrale di Locarno erano impiegate 33 signorine)*

*Non dimenticate che vi sono state vicine, pronte ai vostri ordini, e che abbandonando il loro abituale posto di lavoro, non mancherà l'attimo di commozione che invade l'animo di chi si separa da ciò che fu caro!*

*- Che numero prego?-*

*C'era una volta... e ora non c'è più”.*



La centrale manuale di Locarno all'apogeo del suo sviluppo negli Anni quaranta.

L'inaugurazione, nel 1950, dei nuovi sistemi automatizzati della centrale di Locarno.





Io fui introdotta al servizio guasti dove mi aspettavano nuove e interessanti esperienze. Mi occupai con vivo piacere anche dell'istruzione degli abbonati e nelle scuole fin che venne anche per me il trasferimento a Lugano, accettato più per il desiderio di essere vicina ai miei genitori che per migliorare la mia posizione nell'Azienda, posizione che io trovavo già più che soddisfacente. I tempi erano cambiati e avrei avuto la possibilità di ritornare nell'insegnamento ma proprio non mi sentivo di lasciare l'Azienda che mi aveva aiutata in momenti difficili e presso la quale avevo potuto inserirmi dignitosamente e dove avevo trovato tanta benevolenza. E questa mia fedeltà fu premiata. Diventai sorvegliante prima, dirigente del servizio internazionale poi.

Nel frattempo mi fu chiesto di entrare nel servizio complementare femminile che cercava giovani telefoniste per lavorare nelle centrali militari quando la necessità dell'esercito lo richiedeva.

Io non ero per nulla entusiasta perché a quei tempi le donne svizzere non avevano ancora il diritto di voto e non ritenevo giusto che noi dovessimo prestare Servizio militare. Ma la nostra Direzione insistette e così un giorno mi trovai con l'amica Alba Scossa Romano alla caserma di Kreuzlingen-Bernrain per la scuola reclute di tre settimane. Era il mese di maggio del 1951. Eravamo le uniche Ticinesi con una quarantina di giovani confederate. L'inizio fu molto duro ma poi ci adattammo e nel 1955 accettammo di buon grado anche la scuola di capogruppo su richiesta dei nostri superiori. E così quando l'ordine di marcia ci arrivava vestivamo l'abito militare e si partiva. Fummo ancora a Keuzlingen, a Interlaken dove dormivamo nel bunker, a Berna per corsi di orientamento. L'esperienza più toccante fu però la partecipazione alle manovre del Secondo Corpo d'armata nei cantoni di Argovia e di Lucerna. Fu una settimana molto stressante con continui spostamenti di giorno e di notte ma la camerateria era buona e i soldati ci aiutavano a superare anche i momenti difficili. Ci rallegrò il fatto che alla fine del servizio i Comandanti si complimentarono con noi per le nostre ottime prestazioni. Nella centrale di Lugano il lavoro in crescita era sempre molto intenso e la mancanza di personale si faceva sentire così che mi fu chiesto di rinunciare definitivamente al Servizio militare. Lo feci con piacere anche se questa particolare esperienza mi aveva fatto molto bene, mi aveva allargato gli orizzonti, mi aveva fatto conoscere meglio la nostra cara Patria e mi aveva fatto crescere.



L'omaggio era un opuscolo dal quale la redazione ha estratto la pagina precedente.



Sei mesi di permanenza a Zurigo, da gennaio a giugno del 1956, mi diedero maggior sicurezza e mi portarono nuove e preziose esperienze. Più tardi due mesi a Berna presso la Direzione Generale TT raccorciarono le distanze tra Lugano e la capitale e facilitarono molto i reciproci rapporti. Qualche anno dopo in seguito alle dimissioni della titolare fui chiamata a occupare il posto di dirigente d'esercizio. Da quel momento fu un susseguirsi di cambiamenti, di innovazioni che mi occuparono a volte in modo così intenso da non percepire il passare veloce del tempo e degli anni.

L'evoluzione della telefonia è stata rapidissima e io l'ho seguita sempre con tanto interesse. Non mancarono le difficoltà specialmente per il reclutamento del personale, (a Lugano avevamo quasi duecento telefoniste), però con l'aiuto di ottimi superiori e colleghi si poterono superare i momenti più duri. In poco meno di quarant'anni si passò dalle prime centrali manuali al computer. Era il marzo del 1978 quando fu introdotto il nuovo sistema Terco (Telephon Rationalisierung tramite Computer). Era per noi una novità assoluta. Io volli imparare a usarlo anche se ero vicina al mio pensionamento, per rendermi conto delle difficoltà che le giovani telefoniste avrebbero potuto incontrare. Durante i miei dieci anni di dirigenza ho sempre cercato di fare del mio meglio perché tutto il nostro lavoro funzionasse bene e sono stata riconoscente all'Azienda per avermi dato ottimi collaboratori e collaboratrici per lo svolgimento delle mie importanti mansioni.

Ora, dopo tanti anni di pensionamento, ricordo con gioia e a volte con un po' di nostalgia gli anni di servizio a Lugano. Dal momento in cui ho lasciato l'Azienda sono sempre stata attiva in diverse associazioni benefiche e sociali che hanno dato un senso di utilità alla mia vita di pensionata. Grazie alla buona salute che il Signore mi ha concessa e alla indipendenza economica datami dall'Azienda ho potuto fare stupendi viaggi e avere nozione di buona parte dell'Europa che conoscevo solo tramite il telefono.

E ora, quasi novantenne, ringrazio riconoscente la Società dei Pensionati Federali Ticino e Moesano che mi dà la possibilità di trovarmi annualmente con colleghe e colleghi a rivivere con loro giorni sereni e piacevoli.

*Maria Luisa Bernasconi (†) era una sorvegliante assai nota nell'Amministrazione delle PTT, in seguito Azienda delle PTT e poi Direzione di Circondario delle Telecomunicazioni di Bellinzona.*

*Ha istruito e diretto centinaia di giovani nell'evoluzione dei servizi telefonici dagli anni 40 fino al suo pensionamento nel 1979. Nei suoi ricordi rivive la storia del telefono. La signora Bernasconi ha fatto parte della Società PFTM dal 1. gennaio 1979 fino al suo decesso avvenuto nel mese di luglio del 2013.*



Agli inizi degli anni cinquanta il telefono esisteva in poche case e a scuola elementare si riceveva l'istruzione, da parte di un tecnico del ramo, sull'uso di questo apparecchio di colore nero, con una rotella per comporre i numeri e una cornetta allacciata a un cavo robusto, a spirale. In paese si faceva capo al telefono pubblico, situato in un'apposita cabina (locale) della casa comunale. Lo gestiva il ristoratore-panettiere ("prestìn") dirimpetto, il quale con molta solerzia e discrezione andava a chiamare i destinatari delle telefonate che a loro volta si precipitavano verso la citata "cabina".

## Al teléfun

*Bén fiss al mūr,  
curnéta tacàda sū  
e curdùn bèll dūr,  
da mia nà perdü.*

*Négru, al pesava  
da stracà la man,  
e fòrt al sunava,  
da sentil da luntan  
par pudé respund  
giovin e vécc  
in paés, fina 'n fund  
sū e giò di strécc.*

*Vint ghéi par ciamada  
e corsa in dal prestin,  
còmuda la telefonada...,  
l'eva 'l nost telefonin.*



## Il telefono

*Ben fisso al muro / cornetta appesa al gancio / e cavo robusto/ da non poter perderlo.  
Di color nero, era pesante / da stancare la mano / e forte suonava / da sentirlo da lontano /  
per poter rispondere / giovani e vecchi / in paese, fino in fondo / su e giù per le strettoie.  
Venti centesimi per chiamata / e corsa fino alla panetteria / era una comodità la telefonata, /  
era il nostro telefonino.*

*Fiorenzo Falconi, Gentilino-Rovio*

# EVOLUZIONE DELLE RADIOCOMUNICAZIONI

Renato Ramazzina

Fotografie: Museo della radio Monte Ceneri, AMRA



La prima stazione radio della Svizzera italiana.  
Monte Ceneri 1933 (foto Ivan Salvadè).



Nella gelida notte la teleferica scivolava silenziosa verso il fondovalle. Viste da lassù alcuni giorni prima di Natale, le luci della Vallemaggia facevano pensare a un grande presepe. Eravamo negli anni 80 e nel programma di realizzazione della rete Onde Ultracorte a cura dei servizi specializzati delle Poste Telefoni e Telegrafi (PTT) per tutto il territorio cantonale, figurava la stazione del Pizzo Castello sopra Someo, il punto scelto per servire l'area dell'alta Vallemaggia. Non era una primizia, ma ora venivano proposti ben 5 programmi radiofonici in stereofonia. Della RSI la Rete 1, la Rete 2 e la Rete 3, poi il primo programma della Svizzera tedesca e il primo programma della Svizzera romanda. Per finire quel lavoro avevamo fatto gli straordinari, l'ultimo giorno fino a notte inoltrata. Ma ora i trasmettitori funzionavano come si deve e le misurazioni avevano dato i risultati attesi per garantire l'ascolto migliore.

Nel fabbricato sulla montagna regnava l'odore tipico delle stazioni radio, un misto di tecnologia che sapeva di elettricità, di campo elettromagnetico, di luci intermittenti, di videomonitori. Il ronzio dei ventilatori era l'immane sottofondo a un qualche programma radiofonico scelto all'occorrenza.

Oltre ai servizi delle PTT, nell'impianto transitavano i collegamenti con Robiei (OFIMA) e vi erano pure alcuni altri sistemi di comunicazione radio per servizi pubblici e privati.

All'odore della radiotecnica ogni tanto si sovrapponeva quello di un buon caffè scaldato nella piccola cucina. Fuori dalla solida costruzione con teleferica integrata, la montagna e il freddo pungente. Nella rabbia del vento si ergeva l'antenna con i suoi cavi, costruita ad arte per resistere a tutte le intemperie e agli sbalzi di temperatura dall'estate all'inverno.

Quella notte, con le sue luci rosse intermittenti ci sembrò un gigantesco albero di Natale.



L'antenna del Pizzo Castello nella morsa dell'inverno.

Le prime trasmissioni dedicate al pubblico avvennero a cura della BBC di Londra nel 1924, dopo aver intuito che la radio sarebbe divenuta un mezzo di ascolto per ogni casa. Da noi fu il Consiglio Federale a dare mandato alle PTT, Direzione generale dei Telegrafi, di gestire la radiocomunicazione svizzera. Allo scopo venne fondata la Società Svizzera di Radiodiffusione, SSR, che associò le Società che per conto proprio avevano iniziato delle trasmissioni radio a Losanna, Zurigo, Ginevra, Berna e Basilea. A queste si aggiunse, dopo le rivendicazioni ticinesi per avere una propria stazione radio, la neo costituita Società ticinese di radiodiffusione, poi RSI. E fu così che nel 1931 iniziarono a trasmettere le prime due stazioni nazionali, Beromünster e Sottens. Nel 1932 lo studio radio di Lugano iniziò le trasmissioni in filodiffusione (il radiotelefono). Nello stesso anno la conferenza di Madrid gettava le basi per la coordinazione delle frequenze tra i Paesi europei. Il 16 aprile 1933 la stazione radio nazionale del Monte Ceneri ( nel mezzo della piazza d'armi dell'artiglieria e in una buona posizione centrale rispetto ad Airolo e a Chiasso), iniziava le trasmissioni.

La conferenza delle onde di Lucerna assegnava le frequenze alle stazioni radio Onde Lunghe (OL) e Onde Medie (OM) e nasceva così la scala parlante. Inizialmente al Monte Ceneri era stata assegnata una frequenza alta e poco idonea per il territorio alpino. Venne poi cambiata per i definitivi 558 kHz. Risulta difficile immaginare che fino ad allora vi erano solo i giornali, i romantici carillon e i giradischi a molla della "belle époque"!

La radio arrivò in Ticino quando purtroppo le ombre del nazismo e del fascismo si allungavano minacciose sull'Europa. La seconda guerra mondiale era in agguato. Quando scoppiò nel 1939 la stazione radio Nazionale del Monte Ceneri iniziò a diffondere molte notizie che venivano ascoltate con attenzione particolare e, dove la ricezione era possibile, in Italia. Fino al dopoguerra, vale a dire fino al 1946 non ci fu più nessun progresso per il mondo civile. Per contro, nella triste logica del vivere o del perire, nella tecnica della radiocomunicazione di guerra ci furono importanti innovazioni che vennero poi sfruttate.

Alle OM si affiancarono le Onde Corte (OC), utili per le trasmissioni a lunga distanza, grazie alle riflessioni delle onde da parte della ionosfera. La loro tecnica semplice a modulazione d'ampiezza non permise una grande qualità, ma garantì comunque di riceverle con pochi mezzi. Dal 1950 trovarono applicazione le Onde Ultra Corte, OUC. Esse permisero la trasmissione stereofonica in alta fedeltà. Con l'applicazione del transistor ecco il grande passo avanti nell'autoradio.

Nel 1954 la grande invenzione del secolo appare anche da noi. Dal Monte Penice giunge in Ticino la televisione RAI. Si riempiono di avventori i primi esercizi pubblici che per primi possiedono un ricevitore. Sul Monte Generoso viene costruita la stazione ponte radio con la Jungfrau, una tratta pio-



Le antenne, alte ben 120 metri, a sostegno del cavo irradiante delle onde medie sul Monte Ceneri, erette nel 1933.



Primo televisore apparso nei locali pubblici del Ticino e del Moesano nel 1954.



nieristica per distanza e condizioni alpine. Le grandi antenne paraboliche si collegano a Milano per le prime trasmissioni dell' Eurovisione. Come il Monte Ceneri, anche il Monte Generoso è una stazione presidiata. Gli specialisti vi operano, a turno, giorno e notte.

Nella sede dei "Servizi radio e televisione" di Bellinzona un bel gruppo di funzionari amministrativi tiene l'elenco degli abbonati che si troveranno il costo mensile di radio e televisione nella bolletta del telefono. Dello stesso gruppo fanno parte alcuni funzionari addetti al controllo dei possessori di apparecchi riceventi "vedere sì, pagare no".

Nel 1957 la Russia sorprende tutti con il lancio del primo satellite, lo Sputnik, il "compagno di viaggio". Le trasmissioni televisive della RSI iniziano nel 1958 dal San Salvatore e dal Monte Ceneri.

Dopo questa tappa si completa la rete dei trasmettitori e dei ripetitori per servire tutto il territorio ticinese a cominciare dal Monte Morello, la Cimetta, il Pizzo Matro, ecc. Nel 1968 altro importante e sorprendente passo avanti con l'introduzione della televisione a colori.

Lo sviluppo della tecnica dei transistor e poi dei circuiti integrati assieme alla digitalizzazione dei contenuti, favorisce una grande applicazione di sistemi basati sulla radio. Citiamo la conquista dello spazio, le interessanti novità in svariati campi della medicina, della meteorologia, dell'aviazione, dei telecomandi e via dicendo. Non da ultimo la telefonia mobile. La necessità di poter stabilire collegamenti con i veicoli aveva indotto alcuni privati in quel di Zurigo a dotarsi di telefoni appositi. Nel 1978 il servizio viene assunto dalle PTT e nasce il NATEL (una sigla tipicamente Svizzera che sta per Nationales Auto Telephon). Non è più destinata solo ai veicoli: emerge chiara la voglia di ognuno nel voler comunicare in ogni tempo e da ogni dove. Dopo 10 anni nei quali le due reti Natel A e Natel B servono 11'000 abbonati giungendo a saturazione, nel 1988 le PTT decidono di costruire la rete Natel C e nel 1993 la rete digitale Natel D, il mondiale GSM (Global System for Mobile Communication). Dopo pochi anni nella sola Svizzera milioni di persone ne fanno uso. Per gli specialisti delle PTT un grande lavoro per costruire numerosi impianti ricetrasmittenti atti alla copertura del territorio nazionale suddiviso in cellule: da qui la definizione di "cellulare". A partire dal 2000 il telefonino si perfeziona sempre più fino a diventare messaggeria, banca dati e anche piccolo televisore. Nella sede della divisione Radiocom di Bellinzona il "Servizio Concessioni" non c'è più. La fatturazione del telefonino avviene da parte di Swisscom Mobile. La fatturazione radio e televisione viene eseguita da un solo centro per tutta la Svizzera. Collaboratrici e collaboratori, anche dei servizi tecnici ridotti all'osso, sono stati pensionati o si sono trovati altri impieghi.

Chissà mai cosa avrebbe da dire l'inventore della radio Guglielmo Marconi (1874 – 1937) a questo punto! Nel 1895 a Bologna egli intuì che il campo elettromagnetico generato da un arco voltaico si sarebbe propagato nell'aria e avrebbe potuto essere rilevato a distanza. Guglielmo Marconi si avvale degli studi preliminari di Maxwell e di Hertz. Si parlava di Rundfunk, espressione in uso nei Paesi di lingua tedesca. (Funk > scintilla, Rund > circolare). I primi esperimenti allora realizzati condussero all'applicazione della radiotelegrafia con l'alfabeto Morse già in applicazione per il telefono. Dopo l'invenzione di valvole elettroniche con griglia pilota fu possibile, attorno al 1920, passare alla radiofonia estesa poi a distanze notevoli. Una curiosa espressione appare in un documento delle nostre autorità cantonali le quali, scrivendo a Berna nel 1929 per avere anche in Ticino una stazione radio, parlano di "audizione circolare", laboriosa traduzione di Rundfunk.

Oltre al telefonino la tecnica digitale facilita la trasmissione via cavo a complemento della trasmissione via etere. Ecco allora nascere la grande rete WWW (World Wide Web), capace di collegare i PC del mondo intero.

Il progresso dei satelliti di grandi dimensioni in orbita geostazionaria, 36'000 km dalla Terra, come Intelsat VII del 1993 con i suoi 1870 kg, facilita i collegamenti intercontinentali e pure la ricezione casalinga dei programmi radiotelevisivi.

Negli anni 90 la fibra ottica è chiamata a sostituire i cavi coassiali. Con dimensioni molto più piccole e enormi capacità di trasporto di informazioni digitalizzate essa rende possibile, in un sol colpo dalla presa del telefono, per esempio, la ricezione casalinga di tutto quanto desiderato: telefono, radio, televisione, internet.

Il progresso tecnico ha portato notevoli cambiamenti nelle reti di radiodiffusione. Scomparsi telegrafo e filodiffusione, alle nostre latitudini sono sulla via del tramonto OL, OM e OC, le reti terrestri digitali si orientano verso un servizio destinato alla mobilità. Tutto sommato presto sarà la fine, almeno nei Paesi d'avanguardia come il nostro, della modulazione di ampiezza e della modulazione di frequenza. Sarà la fine dei sistemi analogici che hanno occupato generazioni di impiegati federali a partire dalla fondazione della Società PFTM fino all'inizio del terzo millennio.

Bello il mondo della comunicazione che rivive al Museo della Radio del Monte Ceneri! In esso si intravede il lavoro, l'impegno e la passione di generazioni di specialisti della telecomunicazioni dei due settori: al di qua e al di là del microfono e della telecamera. Corsi dopo corsi, esami dopo esami, gli addetti agli impianti di radiocomunicazione si sono adoperati, anche in situazioni difficili, per rendere possibile, ma è solo un esempio, che il concerto di capodanno da Vienna raggiungesse qualsiasi ricevitore ovunque fosse richiesto. Giunti che siamo al terzo millennio di questo e di altri miracoli della radiotecnica non ci meravigliamo oramai più.



L'interno della stazione radio del Monte Ceneri Passo con il trasmettitore onde medie trasferito nella nuova stazione a Monte Ceneri Cima nel 1980 (foto Ivan Salvadè).

*Renato Ramazzina, classe 1940, patrizio di Avegno, frequenta la Scuola Cantonale d'Arti e Mestieri e si trasferisce a Baden alle dipendenze della ditta Brown, Boveri e Cie. Lavora nel reparto dei trasmettitori di telegrafia, radio e televisione. Dopo 13 anni passati in parte all'estero e durante i quali frequenta il Technikum di Zurigo rientra in Ticino nella divisione Radio e Televisione delle PTT. Nel 2000 è pensionato e inizia con parecchi colleghi l'avventura Museo della Radio nella storica "stazione radio nazionale onde medie del Monte Ceneri".*



Uno dei primi apparecchi radio del paese lo fece installare il parroco, persona aperta anche alle innovazioni tecniche. Sentire voci di persone che riferivano su avvenimenti del mondo, era una cosa nuova e affascinante. Una vera processione di popolo si recò in casa del Signor Curato per sentire e vedere questa novità della tecnica. Qualcuno fu sorpreso in bene, altri ebbero forse un po' di paura, come il vecchietto (al Pepét) che alla spiegazione del parroco, secondo cui si trattava di voci e suoni "dal mondo", emise una sentenza a dir poco coraggiosa per essere in casa del Signor Curato ...

## Al diavul

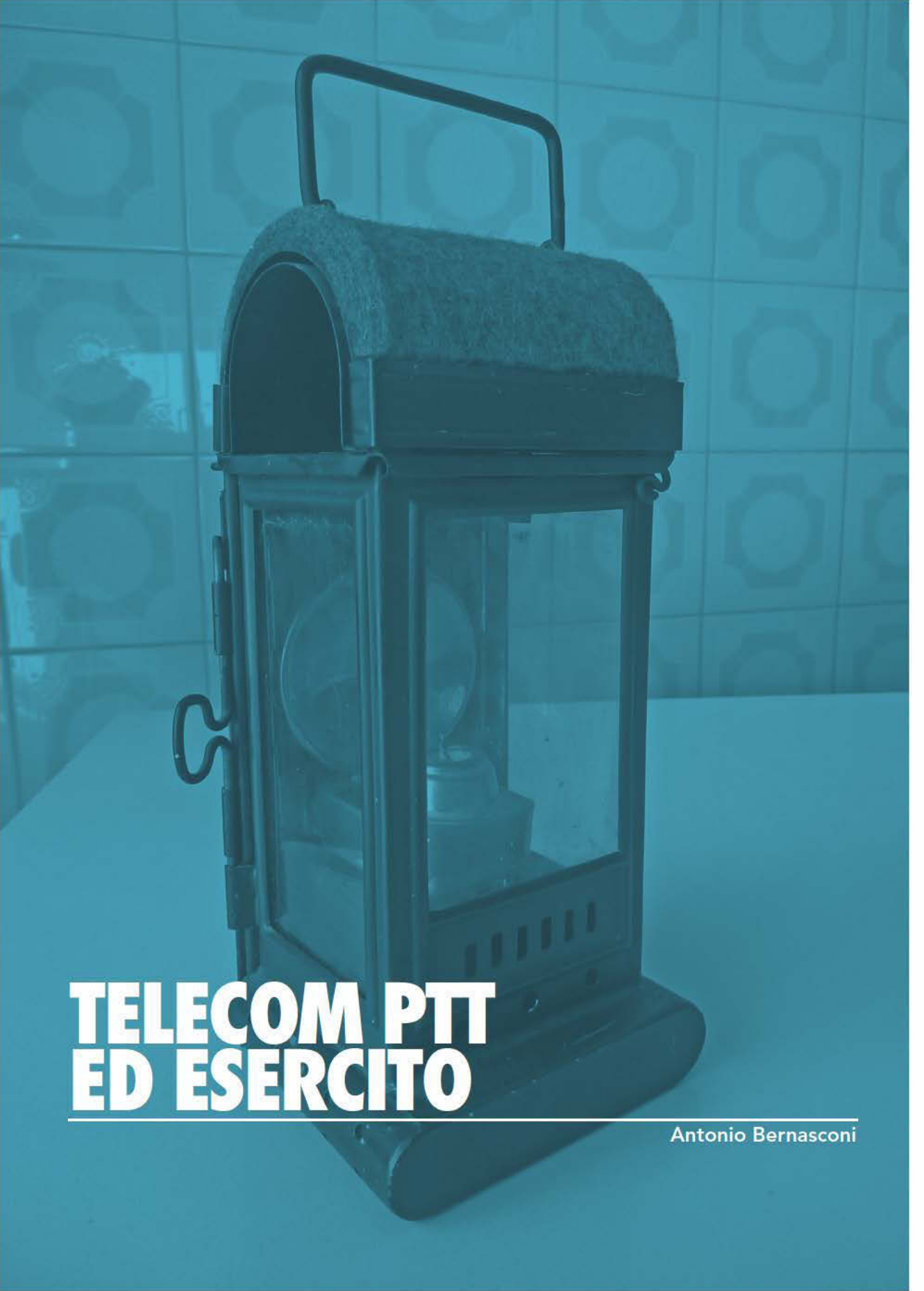
Un'antèna sù 'n piantùn da nos  
e un fil lungh fin denta in cà,  
par senti dal mund i vos  
che tra paròll e tantu gratà  
un cassùn da légn al diséva,  
quanti urécc drizzaa in pée  
che mia créd i vuréva  
che i füss vos da furestée,  
da luntàn, da tütt al mund!  
"Scior cūraa, mi..., par mi...,"  
dis un vécc cun fiaa profünd,  
"gh'è denta 'l diavul, denta li!"



## Il diavolo

Un'antenna su un albero di noce / e un filo lungo fin dentro casa / per sentire del mondo le voci / che fra parole e tanto grattare / un cassone di legno diceva / quante orecchie rizzate in piedi / che credere non volevano / che fossero voci forestiere / da lontano, da tutto il mondo ! / "Signor curato, io..., secondo me" / disse un vecchio con fiato profondo / "c'è dentro il diavolo, dentro lì" !

Fiorenzo Falconi, Gentilino



# TELECOM PTT ED ESERCITO

---

Antonio Bernasconi





## Alcuni cenni storici

Nel 1853 le officine telegrafiche di Berna costruiscono il primo apparecchio telegrafico Morse per l'uso militare. Nel 1866 il Canton Grigioni nomina Melchior Koch "Dirigente del telegrafo militare". Nel 1872 alle manovre di Divisione partecipa un'unità del telegrafo. In seguito la rete civile si estende e le ordinanze federali del 1889, 1901 e 1913 regolano la collaborazione tra i servizi telegrafici civile-militare. Il 31 luglio del 1914 l'esercito è mobilitato tramite la rete telegrafica civile.

Nel 1940 vengono formati a Brugg i primi 20 sottufficiali del telegrafo da campo impiegati nelle compagnie del telegrafo. Nell'immediato dopoguerra nelle PTT viene creata una nuova organizzazione militare.

Nel 1991 il servizio dei telegrafi e telefoni da campo festeggia i suoi 125 anni, non senza aver subito parecchie trasformazioni organizzative. Con "Esercito 95" viene formata la brigata Telecom 40 nella quale continuano a prestare servizio gli specialisti del ramo, dal 1999 di Swisscom.

## I miei ricordi

Ogni Direzione di circondario aveva il suo Gruppo esercizio TT (1 - 17, tante erano le direzioni), comandato dal direttore della stessa con il grado di maggiore. Le divisioni della Direzione delle telecomunicazioni (DT), esercizio, costruzioni, radio, davano vita ai vari distaccamenti di specialisti. Lo scopo era di collaborare con le istanze militari assecondando le loro richieste in fatto di trasmissioni in quanto le sole infrastrutture militari non coprivano tutto il territorio. Responsabile per Ticino e Moesano era il Gruppo esercizio TT 12 (personale in civile), che in collaborazione con il Comando delle Guardie delle Fortificazioni garantiva la costruzione della rete militare permanente, la sua manutenzione, i collegamenti per la truppa durante i corsi di ripetizione e altri impieghi. Inoltre vi era la gestione dei dispositivi di sorveglianza degli impianti idroelettrici segnatamente in collaborazione con le officine idroelettriche.

Le prime centrali permanenti militari, CPM, erano ubicate nei sotterranei di stabili della Confederazione o privati. Quando la rete elettrica veniva a mancare, non c'erano ancora i gruppi elettrogeni di soccorso a garantire l'illuminazione del locale. Di conseguenza ogni CPM era dotata di due lanterne a candela onde poter eseguire i collegamenti richiesti dalla truppa. Per contro le CPM grazie alle batterie incorporate, funzionavano ancora, con un'autonomia che dipendeva dal carico, cioè dalla richiesta di connessioni.

Fra i molti avvenimenti della mia vita al servizio del TT12, ricordo la telefonata che mi raggiunse sul mio monte la domenica 7 agosto 1978. Pioveva a dirotto e il responsabile degli allarmi idrici dell'OFIMA mi invitava ad attivare l'allarme idrico legato alla diga di Palagnedra. La terribile alluvione aveva allagato Locarno e si temeva il peggio. L'ordine formale del quale avevo bisogno giunse poco dopo da Berna. Era il comandante in capo Erich Beck (che ringrazio per la documentazione che ha messo a disposizione), preoccupato anche lui per questa situazione assai anomala per il solatio Ticino. Partii immediatamente e alcune ore più tardi potevo annunciare al mio capodivisione che le sirene erano pronte all'uso in caso di bisogno. Fortunatamente non ce ne fu bisogno, salvo che un solerte collaboratore, per simulare una prova, attivò le sirene all'AGIE dello Zandone provocando un temporaneo fuggi fuggi degli impiegati.

Il telegrafo da campo  
attorno al 1900.



Un centralino  
militarizzato nel 1915  
(foto Memoriav).



Centrale di comando del  
ventunesimo secolo.





Ricordo che per alcune settimane i militi di diverse unità parteciparono alla pulizia del ginnasio pieno di sabbia e del delta della Maggia invaso da tronchi di ogni genere.

Il 90% del personale maschile della DT era incorporato nel Gruppo esercizio TT 12, mentre parecchi ufficiali erano a disposizione nei comandi delle loro unità, oppure della Brigata frontiera 9 o della Divisione montagna 9 come capi servizio delle trasmissioni, tuttavia sempre in stretto contatto con il Gr eser TT12. Agli incorporati veniva regolarmente richiesto di prestare servizio oltre il limite d'età di servizio militare. La loro esperienza e le loro conoscenze del territorio e delle infrastrutture erano un patrimonio prezioso per chi seguiva. Gli esonerati dal servizio facevano parte della Protezione Civile TT. Sovente durante le manovre del terzo corpo d'armata un piccolo distaccamento di militi veniva chiamato a prestare servizio in uniforme. Erano giornate anticipate tolte poi ai prossimi corsi di ripetizione. Era loro affidato il compito di mettere a disposizione della truppa (direzione eser, combattenti, arbitri, ecc.), le linee telefoniche della rete telecom richieste, in qualche caso in collegamento con la rete delle guardie delle fortificazioni.

L'ufficiale telegrafo e telefono da campo era autorizzato a chiedere in ogni momento e con assoluta precedenza d'esecuzione la collaborazione di tutto il personale della DT, in particolare:

- dell'indispensabile appoggio dei servizi e dei settori della cartoteca
- dei servizi guasti di Bellinzona, Locarno e Lugano
- delle amplificatrici di Bellinzona, Lugano e Faido.

La richiesta di collegamenti veniva accettata dai servizi competenti. L'ufficiale richiedente veniva informato sul punto di raccordo contrassegnato dalla coordinata e il numero della linea K.

Il gruppo connessioni del TT 12 si spostava con il veicolo "P" e i km venivano fatturati. Il milite portava sul braccio destro una fascia bianca che gli garantiva l'accesso a qualsiasi punto del terreno senza pericolo di incorrere in un qualche blocco. La sussistenza era regolata come segue:

- per i militi domiciliati a Bellinzona e dintorni a casa propria contro versamento di una indennità giornaliera
- per altri con un supplemento di pensione
- in caso di trasferta per obblighi di servizio veniva corrisposto un supplemento.

Il pernottamento era di regola al proprio domicilio e, in caso di trasferta ordinata, direttamente nelle centrali telefoniche con materassi pneumatici

Le prestazioni dei militi erano suddivise in tre turni giornalieri di 8 ore e un quarto onde poter favorire il trapasso di informazione e il ritorno a domicilio. Il servizio medico era assicurato dal Comando della scuola reclute 209 della caserma di Bellinzona.

Anche gli specialisti dei servizi delle radiocomunicazioni prestavano servizio. Nei corsi di ripetizione la tecnica si mescolava alla scuola del soldato. Veniva esercitato il caso di emergenza e di sopravvivenza per periodi anche lunghi in stazioni radio appositamente attrezzate ed equipaggiate. Per l'informazione alla popolazione, esse avrebbero in ogni caso dovuto funzionare. I corsi nella Svizzera interna con colleghi di altre DT e della Direzione Generale di Berna costituirono sempre un prezioso luogo di formazione e scambio di esperienze. In generale per tutti i coinvolti del Gr TT 12 anche luogo d'incontro e di camerateria tra impiegati federali, specialisti e cittadini-soldati.

*Antonio Bernasconi, classe 1934, dopo l'apprendistato di elettricista presso l'Inelectra a Locarno lavora per due anni in una ditta a Sursee. Nel 1956 inizia nelle PTT a Lucerna e rientra a Bellinzona nel 1960 nel servizio installazioni. Nel 1975 con la denominazione "compiti particolari" si occupa dei servizi militari nella direzione Telecom di Bellinzona. Pensionato nel 1994, tra tante altre attività e del suo monte, si occupa con passione di diverse Associazioni e iniziative ad Artore.*

**SERVIZIO MILITARE**

# L' UFFICIALE ISTRUTTORE

Pier Augusto Albrici







Intanto vorrei precisare due aspetti ben distinti: la carriera di ufficiale quale miliziano e la professione di istruttore.

Il primo comprende i servizi fatti come ufficiale di milizia e quindi uguali a quelli svolti da tutti coloro che intraprendono una corta o lunga carriera militare.

Il secondo comprende tutta l'attività quale professionista militare vale a dire impiegato a tempo pieno del Dipartimento militare federale (usando la vecchia definizione) e quindi, a tutti gli effetti, funzionario della Confederazione.

Ma di che cosa si occupa l'Ufficiale istruttore (o come ora è chiamato l'Ufficiale di professione)?

È responsabile dell'educazione, dell'istruzione e dell'addestramento dei militi.

Impartisce l'insegnamento teorico e pratico  
Occupava infine posti chiave nella gerarchia e nell'organizzazione militare.



Esercizio di compagnia con munizione di combattimento

I compiti dell'ufficiale istruttore in dettaglio:

- Istruisce i quadri di milizia
- Esercita funzioni di comando e dirige scuole e corsi di formazione militare
- Pianifica e organizza l'insegnamento e l'addestramento militare
- Trasmette ai subordinati le conoscenze tecniche e militari specifiche dell'unità di incorporazione (tecniche di comando, principi tattici, utilizzo di armi e apparecchi)
- Dirige scuole reclute e le scuole dei quadri militari
- Prepara i futuri sottufficiali e ufficiali per quanto riguarda i compiti tecnici di comando, i principi dell'istruzione tattica e i metodi pedagogici
- Assume la responsabilità delle persone a lui subordinate e del costoso materiale a disposizione.

E nuovo da alcuni anni a questa parte:

- Prende il comando di formazioni militari, in Svizzera e all'estero, per operazioni in favore del mantenimento della pace, della gestione delle crisi o della salvaguardia delle condizioni di esistenza della popolazione civile (in caso di incendi, inondazioni, terremoti, ecc.)
- Opera in qualità di specialista in scienze militari e prende posizione anche in merito a problemi di carattere non militare.

### **La mia carriera quale ufficiale di milizia.**

Incorporato quale tenente nella Compagnia fucilieri montagna III/96 ne assunsi, nel 1965 il comando, che tenni fino alla fine del 1969. Particolare curioso: questa compagnia era chiamata allora la legione straniera, in quanto era formata in gran parte da militi ticinesi residenti nella Svizzera interna, addirittura da cittadini svizzeri, residenti all'estero.

Frequentati i corsi di Stato maggiore generale passai allo Stato maggiore della Div. di montagna 9.

Nel 1971 assunsi il comando del Battaglione carabinieri di montagna 9, in sostituzione del maggiore SMG Eugenio Filippini, assente all'estero (scuola di guerra a Civitavecchia-Roma).

Nel 1974, il Divisionario Reichlin mi chiamò all'improvviso a comandare il Battaglione fucilieri di montagna 96, in sostituzione del maggiore Ermanno Nessi che dovette lasciare il battaglione per motivi di salute.

Nel 1975 mi fu assegnato il comando del Battaglione fucilieri montagna 94, comando che tenni fino alla fine del 1977.

Nel 1978 passai allo Stato maggiore della Zona territoriale 9, comandata allora dal brigadiere Giudici, rimanendovi fino alla fine del 1980.

Nel 1981 assunsi il comando del Reggimento di sostegno 10, comando che tenni fino alla fine del 1983.

Quando assunsi il comando del reggimento sostegno 10 esisteva ancora la contrapposizione tra il blocco occidentale e quello sovietico. Era un periodo potenzialmente pericoloso, ma in realtà molto tranquillo. Se non altro la situazione era di fatto ben definita.

Stesso discorso per il terrorismo: ai tempi il fenomeno non aveva una dimensione internazionale.

Si legava piuttosto a problematiche interne, rimanendo confinato nei singoli paesi europei (Italia, Germania, ecc.).

Anche nella ex Jugoslavia tutto procedeva relativamente bene. Certo, si intravedeva il pericolo di un conflitto tra le diverse etnie. La guerra sembrava comunque lontana.





Alla Scuola degli alpini di Aosta

Lo Stato maggiore del reggimento era composto da ufficiali di lingua italiana e di lingua tedesca. Nel maggio del 1981, sulla pista dell'aerodromo di Ambri, ebbe luogo la sfilata del reggimento. Si trattò di una prima nazionale. Nessuna formazione delle truppe di sostegno aveva mai fatto qualcosa di simile.

Nel 1984 assunsi la carica di Capo di stato maggiore della Zona territoriale, con il compito di dirigere tutto lo Stato maggiore, organizzare i servizi, assegnare e controllare tutti i lavori assegnati ai vari componenti dello stesso. Un periodo, durato fino alla fine del 1987, ricco di soddisfazioni.

Ho terminato il mio servizio quale ufficiale di milizia alla fine del 1995 nello Stato maggiore dell'esercito. In totale ho effettuato 1934 giorni di servizio. Più di cinque anni di milizia!

### **La mia carriera quale Ufficiale istruttore**

Ho iniziato nell'estate del 1964 alla Scuola reclute di fanteria di montagna di Bellinzona. Il mio compito era quello di formare dapprima i futuri sottufficiali (caporali), di seguire e consigliare poi i comandanti di compagnia, i capisezione e le giovani reclute. Ho svolto pure questa attività con la Scuola reclute granatieri, allora stazionata a Losone.

Nel 1967 ho frequentato, durante tutto l'anno, la Scuola militare I presso il Politecnico federale di Zurigo.

Al ritorno ho continuato la mia attività alla Scuola reclute di Bellinzona.

Dal 1971 al 1976 sono stato capoclasse alla Scuola ufficiali di fanteria a Berna. Ho avuto il piacere di istruire i futuri ufficiali di lingua italiana (dei quali conservo tuttora un buonissimo ricordo) assieme pure ad aspiranti ufficiali di lingua francese e tedesca.

Nel 1977 ho trascorso un anno indimenticabile a Amburgo, alla "Führungsakademie" della "Bundeswehr", per un corso di perfezionamento riservato agli ufficiali stranieri provenienti dai paesi che non facevano parte della NATO. Scopo dello stesso era di insegnare agli Ufficiali stranieri a risolvere, in modo indipendente, missioni a loro affidate, principalmente a livello brigata e divisione. Erano rappresentati oltre a due ufficiali svizzeri, ufficiali di 12 nazioni.

Questo corso, a noi svizzeri, ha offerto la possibilità di renderci conto:

- della fortuna di essere ufficiali di professione dell'Esercito svizzero
- di prendere atto del valore del nostro sistema di istruzione e dell'enorme potenziale di intelligenza e di capacità del nostro esercito di milizia
- di essere convinti che il nostro esercito è all'altezza dei compiti che si è prefissato
- di comprendere, vivendo e discutendo con diversi ufficiali stranieri, altre mentalità e imparare a vedere alcuni problemi sotto angolature diverse, aumentando e incrementando così la nostra apertura mentale.

Inoltre per me, ufficiale di lingua materna italiana, la fortuna di potermi esprimere in buon tedesco. Abbiamo potuto inoltre visitare gran parte della Germania occidentale, soffermandoci non solo sugli aspetti militari ma anche su quelli paesaggistici e culturali.

Al ritorno in patria, per la durata di tre anni sono stato attivo ai corsi di Stato maggiore generale e alle Scuole centrali. Ho potuto lavorare con i migliori ufficiali del momento, sia professionisti che di milizia. È stato un periodo di grande impegno ma di grande appagamento, soprattutto sul piano delle relazioni umane.

Al termine di questa attività mi è stato affidato il Comando delle scuole reclute di fanteria di Airolo. È stato per me il periodo più bello di tutta la mia carriera. Il contatto con i giovani, con le autorità del comune e del patriziato e con la popolazione sono stati momenti che non potrò dimenticare. Terminato il mio incarico ad Airolo sono stato comandato a Berna, presso il Gruppo logistica dell'Aggruppamento dello Stato maggiore generale. Sono stato poi promosso a capo della Divisione del servizio territoriale.

Durante questo periodo ho pure comandato la Scuola centrale IIC. Compito della stessa era di formare gli aiuti di condotta (ufficiali munizione, del materiale, sanitari, ecc.) operanti nell'ambito delle Grandi unità (Brigate, Divisioni, Corpi d'armata).

Questo lungo periodo mi ha consentito di lavorare anche con autorità politiche ad alto livello, soprattutto nell'ambito della difesa generale, dell'aiuto alle istanze civili per l'intervento militare in caso di catastrofi, dell'allarme in seguito alla rottura delle dighe dei laghi artificiali e in caso di incidenti alle centrali nucleari e altro ancora. Sono stato confrontato con i grandi problemi della Nazione, che contribuirono a rendere questa attività estremamente stimolante.

Ho conosciuto e apprezzato moltissime persone, delle quali porto un buon ricordo e con le quali ho ancora piacevoli contatti. Ho avuto anche l'occasione di conoscere la nostra Svizzera e apprezzarne tutti i suoi lati positivi.

Le lunghe e prolungate assenze da casa hanno pure avuto il loro aspetto negativo, soprattutto nell'ambito familiare e in particolare riguardo al rapporto padre-figli. Tutto, o quasi, ricadeva sulle spalle di mia moglie alla quale devo un grande pensiero di riconoscenza.

Spero, con questo mio scritto, di avere suscitato l'interesse per questa attività, interessante e avvincente soprattutto sul piano delle relazioni personali, sicuramente un po' diversa da quella degli altri funzionari della Confederazione.

*Chi ha svolto il proprio servizio militare, già agli inizi della scuola reclute ha conosciuto l'Ufficiale istruttore. Era quel personaggio che controllava tutto l'andamento del servizio, che regolarmente ispezionava i reparti, lodando e spesso volte criticando quanto il milite e i quadri avevano realizzato. Con la sua relazione Pier Augusto Albrici, classe 1936, patriizio di Poschiavo, che aveva iniziato la sua vita professionale nel mondo della scuola per una decina di anni, illustra alcuni aspetti di questa attività in una interessante retrospettiva dei suoi 30 anni di vita passati in grigioverde dopo la seconda guerra mondiale.*





La vecchia caserma di Bellinzona. Al suo posto, oggi, si trova la sede di Banca Stato (foto "Storia della fanteria ticinese").



La piazza d'armi del Monte Ceneri nel 1962 (foto Archivio Arsenale Monte Ceneri).



La piazza d'armi del Monte Ceneri ai giorni nostri.



La moderna caserma a ferro di cavallo di Airolo - Bedrina .

# AL SERVIZIO DEGLI ARSENALI

Giacomo Borioli

Fino alla riforma del 2005 del nostro esercito, il compito fondamentale degli arsenali federali consisteva nel garantire costantemente la prontezza del materiale, delle armi, dei mezzi, delle munizioni e dei beni primari di sostegno delle truppe assegnate al suo comprensorio, nell'ottica di possibili mobilitazioni delle quali, oggi ancora, molti anziani ne serbano il ricordo vissuto concretamente nel periodo bellico 1939-1945.

La peculiarità esclusiva degli arsenali cantonali risiedeva, invece, nella tradizionale responsabilità dell'equipaggiamento di tutti i militari appartenenti al loro settore di competenza, nel nostro caso del Ticino e del Moesano. A questa competenza, attribuita ai Cantoni già dalla creazione dello Stato federale del 1848, era legata anche quella dell'assegnazione delle commesse militari riguardanti l'abbigliamento, l'equipaggiamento e le armi personali della truppa alle imprese civili; quest'attività era fonte di un rilevante indotto.



L'attuale periodo di distensione o di pace relativa nel quale viviamo ha affievolito notevolmente il vecchio concetto di prontezza, modificando sostanzialmente nella forma, se non nei modi, l'attività degli arsenali. La summenzionata riorganizzazione ha inciso parecchio anche sugli effettivi degli astretti al servizio portando all'abolizione della tradizionale suddivisione in classi d'età della truppa, ossia della "Attiva" per i militari fino a 32 anni, della "Landwehr" fino ai 42 anni e della "Landsturm" fino al proscioglimento, a 50 anni, dall'obbligo di servire; per gli ufficiali quest'obbligo terminava, di regola, a 65 anni.

Fino agli inizi del nuovo secolo, sul territorio cantonale erano presenti anche un buon numero di piazze d'armi attribuite di regola, per la gestione, alle direzioni degli arsenali o delle guardie delle fortificazioni con il compito di garantirne la funzionalità provvedendo, in generale, alle manutenzioni delle installazioni, delle strade e del territorio, alla sicurezza in caso di tiri con munizioni, all'attuazione e sorveglianza di misure ecologiche e di protezione della natura, ecc.

### **Arsenale cantonale di Bellinzona**

L'origine dell'Arsenale del Canton Ticino risale al 1478 con la Battaglia di Giornico o "Battaglia dei sassi grossi". I milanesi, battuti, lasciarono sul campo numerose armi e armature. A Giornico fu pertanto allestita una "casa d'armi" per custodirvi questo bottino. Con il crollo della vecchia Confederazione, l'arsenale di Giornico perse la sua importanza e fu abbandonato al suo destino. Con l'entrata nel 1803 del Canton Ticino nella Confederazione, il governo ticinese decise di ricostituire, nel 1820, l'Arsenale cantonale, collocandolo nel Castelgrande, sede che occupò fino al 1955, traslocando dapprima negli stabili al Portone e poi, gradatamente, dal 1973 fino al 2000, nelle nuove costruzioni ai Saleggi. Nel 2004 l'Arsenale cantonale fu disciolto e le sue attività trasferite all'Arsenale federale del Monte Ceneri.



Castelgrande a Bellinzona, sede del primo arsenale a sud delle Alpi (Foto: archivio di Stato Bellinzona).

L'ala dell'arsenale dopo il restauro dei castelli patrimonio dell'UNESCO (2003).





Caserma del Monte Ceneri, progetto Costruzioni federali (foto Ernesto Wisler).

### **Arsenale federale e piazza d'armi del Monte Ceneri**

Il connubio arsenale e piazza d'armi, nel caso del Monte Ceneri, è inscindibile. La loro nascita è legata all'edificazione di opere fortificate sul passo e sulle alture adiacenti iniziate alcuni anni prima dello scoppio della prima guerra mondiale. Già dal 1912 in questa zona si svolgevano regolarmente corsi di tiro d'artiglieria. Nel 1916 la Confederazione procedeva all'acquisto dell'allora Hotel Malè, tuttora esistente, da adibire ad alloggio per la truppa e della scuderia, da adibire ad arsenale. Negli anni si susseguirono le costruzioni di nuovi stabili fino a giungere, tra il 1963 e il 1978, all'edificazione dell'attuale arsenale e delle nuove caserme.

Dal 1940, la conduzione dell'arsenale e della piazza d'armi, fino allora sottoposta al Comando delle guardie dei forti d'Airolo, divenne autonoma. A quest'amministrazione furono poste, dalla loro creazione, anche le piazze d'armi di Losone (1952), di Sala Capriasca (1963) e di Isonne (1973); in seguito si aggiunsero l'arsenale di Biasca (1996), il deposito degli autoveicoli di Bellinzona (1996), la piazza d'armi d'Airolo (2000) e, con il suo discioglimento, l'assunzione delle funzioni dell'Arsenale cantonale (2004). Di fatto l'arsenale federale del Monte Ceneri divenne con il tempo il centro operativo di tutta la logistica e infrastruttura delle Forze terrestri a sud delle Alpi.

### **Arsenale federale di Biasca**

L'Arsenale di Biasca fu costruito all'inizio dell'ultimo periodo bellico quale filiale dell'Arsenale federale del Monte Ceneri e ultimato all'inizio del 1941, ma fu poi reso indipendente dal luglio 1942. Quest'arsenale fu per lunghi anni il più importante del Cantone. Con la filiale di Ambri-Piotta e altri magazzini esterni, gestiva il materiale di poco meno di 90 formazioni, ossia supergiù i  $\frac{3}{4}$  di tutto quello stazionato a sud del San Gottardo. L'importanza dell'Arsenale federale di Biasca era notevole anche per il compito di mantenimento, in tempo di pace, di tutte le installazioni delle truppe del sostegno, quali le officine e i magazzini sotterranei, i numerosi depositi di munizioni in galleria e in superficie, i depositi di carburante e di viveri sopra e sotto terra, il numero materiale di riserva, ecc. Il 1° gennaio 1996, l'Arsenale federale di Biasca ritornò alle origini ridiventando una filiale dell'Arsenale federale del Monte Ceneri.



### **Deposito degli autoveicoli dell'Esercito di Bellinzona**

Il Deposito fu inizialmente insediato, nell'agosto del 1948, negli hangar dell'abbandonato campo d'aviazione e contava due dipendenti; dal 1959 al 1960 ebbe sede transitoriamente nell'ex officina della ditta Scerri adiacente all'arsenale cantonale in Viale Portone, per poi trasferirsi definitivamente nelle nuove strutture in Viale Giuseppe Motta. Dal 1996 anche questo deposito, fino a allora subordinato al Parco autoveicoli dell'esercito di Rothenburg (LU), fu subordinato all'Arsenale federale del Monte Ceneri.

**La piazza d'armi di Airolo** è, tra quelle ancora esistenti, la più antica e storica, legata alla costruzione delle fortificazioni del S. Gottardo susseguitesi tra il 1887 e il 1917.

Il Forte Airolo fu costruito negli anni 1887-1890 con lo scopo di proteggere la galleria ferroviaria e il passo del San Gottardo, mentre la caserma al Motto Bartola fu edificata tra il 1888 e il 1914; il Forte San Gottardo, sull'omonimo passo, lo fu tra il 1892 e il 1917. L'ultima e innovativa caserma di Bedrina fu inaugurata nel 1995.

Nel 2000 anche la direzione di questa piazza d'armi fu trasferita dal Corpo delle guardie delle fortificazioni all'Arsenale federale del Monte Ceneri.

**La piazza d'armi di Losone**, detta di San Giorgio, fu edificata da privati nel 1951 e acquistata l'anno dopo dalla Confederazione per ospitarvi le scuole dei granatieri; i terreni per l'istruzione furono messi a disposizione in affitto dal Patriziato del borgo. Purtroppo la rumorosa attività dei granatieri mal si conciliava con lo sviluppo turistico della regione; di conseguenza i granatieri si trasferiranno nel 1973 a Isonne, lasciando il loro posto alle più tranquille truppe sanitarie. Dal 2004 la piazza d'armi di Losone non ospita più stabilmente truppe e rientra nei programmi di liquidazione della Confederazione.

**La piazza d'armi di Sala Capriasca** trae le sue origini con l'acquisto da parte della Confederazione, nel 1963, della proprietà e dello stabile costruito nel 1957 da privati per ospitare le colonie dei sindacati cristiani belgi, la cui presenza era particolarmente marcata in Ticino nel primo periodo post-bellico. Rimodernata nel periodo 1991-1992, la caserma e i terreni furono poi ceduti, nel marzo 2007, al Comune di Capriasca per l'insediamento d'aule scolastiche e la creazione di un centro sportivo e balneare.

**La piazza d'armi di Isonne** fu inaugurata nel 1973 per ospitarvi le scuole dei granatieri che lasciavano quella di Losone. Questa piazza d'armi è, con la sua superficie di oltre 22 Km<sup>2</sup>, la più estesa della Svizzera ed è tuttora sede delle scuole granatieri.

Vale la pena di citare in questa panoramica anche la scomparsa **piazza d'armi di Bellinzona**, che dal 1854 fino al 1979 ospitò, per la loro formazione militare, la maggior parte dei giovani ticinesi. La prima storica caserma, costruita tra il 1853 e il 1854, fu abbandonata nel 1959 per occupare la nuova costruzione sorta in prossimità del Ponte della Torretta, ora demolito. Lo stabile fu poi abbattuto per far posto all'attuale sede della Banca dello Stato. Purtroppo l'espansione edilizia della città, accompagnata dal carattere divenuto prioritario dell'istruzione con munizione da combattimento, fece sì che, con l'ultimo licenziamento della truppa avvenuto il 03.06.1979 a conclusione di uno storico periodo, la scuola reclute di fanteria si spostasse sulla piazza d'armi di Airolo. L'edificio è ora sede della Scuola cantonale di commercio e della Scuola alberghiera e del turismo.

Aggiungo, per completezza, che sul territorio cantonale, a Locarno-Magadino, esiste anche la **piazza d'armi delle truppe d'aviazione**.



L'ex arsenale di Biasca  
(foto archivio Arsenale Monte Ceneri).



L'ex arsenale di Bellinzona costruito per il deposito  
dei cannoni, come si intuisce dalle grandi porte che  
si aprono su Viale Portone.



L'arsenale del Monte Ceneri costruito nel 1968  
si amplia e diventa un centro logistico dell'esercito,  
assorbendo tutte le altre strutture del territorio a  
sud delle Alpi.



## Qualche ricordo e conclusione

Ho diretto l'arsenale del Monte Ceneri per un ventennio, dal 1986 alla fine del 2005, e il mio periodo di conduzione ha coinciso con un'era di pace, di prosperità e di buona congiuntura economica, che ha portato investimenti importanti da parte della Confederazione nelle infrastrutture a Sud delle Alpi.

Allora il concetto di prontezza d'impiego del materiale e delle installazioni dell'esercito era fondamentale; i magazzini sotto la direzione del Monte Ceneri erano sparsi in modo capillare per tutto il territorio, da sud di Bellinzona fino ai confini nazionali meridionali. Negli anni novanta vi sono state novità importanti; oltre alle già subordinate piazze d'armi di Losone, Isona e Sala Capriasca, dal 1996 iniziarono, con le riforme dell'esercito, le subordinazioni del Servizio immobili di Bellinzona, del Deposito automobilistico di Bellinzona, dell'Arsenale federale di Biasca con tutte le sue molteplici installazioni distribuite sul territorio a nord di Bellinzona fino alle Alpi e dei depositi sotterranei delle riserve di carburante.

Più avanti anche la piazza d'armi di Airolo fu posta sotto la direzione del Monte Ceneri, seguita da quella dell'arsenale cantonale. In quest'ultimo caso si trattò di assumerne le funzioni e di trattenere il personale fin quando il Cantone non fosse riuscito a reintegrarli nel proprio organico in altri settori. In altre parole, lo storico arsenale cantonale era disciolto.

Ritengo che proprio le continue e spesso repentine riforme abbiano caratterizzato il mio periodo di direzione, alcune delle quali furono di grande importanza e interessano ancor oggi la struttura. La tranquillità della società di quegli anni si rispecchiava anche nel lavoro di tutti i giorni all'arsenale. Questo periodo d'espansione non fu però privo di seguiti negativi e preoccupanti per il personale. La subordinazione delle strutture sopracenerine non ebbe soltanto ripercussioni positive; le fusioni miravano alla razionalizzazione delle attività e allo sfruttamento ottimale delle sinergie con conseguente riduzione degli effettivi. Le condizioni poste da Berna erano assai intransigenti al riguardo e i tempi d'attuazione parecchio stretti. Infatti, non sembrò facile limitare i danni per gli impiegati dovendo abbassare l'effettivo di oltre una settantina di unità. L'arsenale di Biasca da solo sopportò l'abbassamento degli impieghi da 61 a 24 e il rimanente fu ripartito sul resto dell'azienda, portando a 150 l'effettivo finale. In queste condizioni tutto il personale si sentiva tenuto sulle corde e nell'incertezza dovuta alla notevole portata della riduzione.

L'operazione d'abbassamento del personale divenne una lotta assai impegnativa per il sottoscritto, carica di preoccupazioni per il destino dei miei collaboratori e non priva di afflizioni; coincideva, inoltre, con i miei ultimi anni d'attività, che avrei preferito poter terminare in modo meno ansioso.

Molti furono i momenti d'irritazione nei confronti dei burocrati bernesi, ma, forse la caparbia, qualche buona intuizione, un piano sociale fondato, oppure solo la buona sorte, mi permisero di risparmiare ai miei dipendenti il licenziamento e questo, assicuro il lettore, non lo propongo come merito, ma come un ricordo positivo e indelebile a conclusione, tutto sommato, di un gratificante periodo di vita professionale.

*Dopo il tirocinio di disegnatore meccanico presso la ditta Sulzer, gli studi al Technikum di Winterthur e alcuni anni d'esperienza lavorativa in uno studio d'ingegneria di Zurigo, Giacomo Borioli (classe 1942), rientra in Ticino lavorando nel privato. Nel 1978 entra alle dipendenze del Dipartimento militare federale in qualità di direttore aggiunto dell'Arsenale federale di Biasca. Dal 1986 fino al pensionamento alla fine del 2005, dirigerà l'Arsenale federale e le piazze d'armi del Monte Ceneri. Nell'Esercito ricoprì il grado di colonnello.*

# IL CORPO DELLA GUARDIA DELLE FORTIFICAZIONI

Paolo Germann

Il forte Spina al Monte Ceneri.

Guardie di fortificazione in servizio comandato presso il forte di Magadino (foto da Album storico - culturale Associazione "Pro milizia" - 2002).





Considerato che la professione di Ufficiale della Guardia delle fortificazioni ha subito nel tempo un sostanziale cambiamento, devo però anche dire che è stata una bellissima esperienza lavorativa e umana a cui hanno pure partecipato persone di varia estrazione sociale e intellettuale. Con le stesse si è nel tempo instaurato un vero clima di fiducia e di reciproco aiuto e collaborazione nell'intento, riuscito, di dare il meglio di se stessi per il Corpo e la sua missione nei riguardi del datore di lavoro, il Dipartimento delle finanze e dell'utilizzatore cioè il Dipartimento militare, poi diventato Dipartimento della Difesa dell'aiuto alla popolazione e dello sport.

Nato con le prime fortificazioni di metà ottocento, nel Corpo era operante un solo responsabile per tutti gli impianti fortificati. A seconda delle necessità assumeva il personale avventizio per l'esecuzione dei vari lavori necessari al mantenimento in efficienza delle installazioni che, nel nostro Cantone, erano a Bellinzona. Si trattava infatti delle fortificazioni del 1850, volute dal Cantone Ticino e che furono realizzate sotto la direzione dell'ing. Henry Guillaume Dufour (il futuro Generale), il cui scopo era la protezione della capitale della Repubblica e Cantone Ticino minacciata dagli austriaci presenti in Lombardia. Queste fortificazioni (da Camorino a Sementina), in gergo popolare, sono chiamate "Fortini della fame".

L'attività principale consisteva nel taglio dell'erba, nella riparazione dei muri a secco e cementati, delle varie lunette e terrapieni per l'artiglieria. Il dispositivo voluto da Dufour comprendeva delle installazioni simili a quelle di St Maurice, della Luziensteig, di Aarburg e poco dopo anche di Gondo. All'inizio del novecento il Dipartimento emana e codifica in un'Ordinanza la missione delle Guardie dei Forti e segnatamente regola le competenze del personale che, nuovo, si compone oltre che dell'ufficiale responsabile anche di sott'ufficiali e soldati. Luogo di servizio la Caserma del Monte Ceneri da poco costruita, unitamente alle fortificazioni di Spina, ai fortini che si trovano in zona del Bödéli sul passo stesso, di quelle posizionate sotto e sulla Cima di Medeglia e sul Piano di Magadino in località Quartino e Cugnasco. Dal 1912 anche quelle di Gordola e Magadino. Esse costituiscono l'ossatura del dispositivo di difesa voluto dall'Esercito per fronteggiare le idee di annessione italiane nei riguardi del Ticino. Nei compiti delle Guardie dei forti troviamo anche l'esercizio degli Arsenali federali, delle officine, delle caserme oltre che delle fortificazioni.

In caso di scoppio delle ostilità contro la Svizzera il corpo della Guardia delle fortificazioni sarebbe stato integrato nell'Esercito: oltre alla manutenzione ordinaria avrebbe avuto mansioni tecniche.

Nel 1938, poco prima dell'inizio della tragedia europea, il Consiglio federale decide di costituire le Brigate di frontiera, del Ridotto e della Fortezza. Nel nostro caso la Brigata fanteria frontiera 9, comandata dal col Alois Waldis.

Il 30 agosto del 1939 queste Unità sono chiamate in servizio con la Mobilitazione parziale dell'Esercito. Il Consiglio federale decreta per il 1. settembre la Mobilitazione generale e il giorno dopo nomina il Generale e comandante dell'Esercito, nella persona del Comandante di corpo d'armata Henry Guisan. Più tardi parti dell'Esercito sono licenziate e mandate a casa. L'industria e l'agricoltura hanno bisogno di braccia.

Si avverte molto presto la necessità di costituire un corpo di truppa professionista per assicurare la mobilitazione del grosso dell'Esercito: le Compagnie volontarie di frontiera, nel nostro caso la 9, acuartierata ad Acquarossa e comandata dal capitano Francesco Simona di Locarno.

Per il 1. aprile 1942 il Consiglio federale decide di riunire le Guardie dei forti e le Compagnie volontarie, costituendo le compagnie Guardia delle fortificazioni che operarono in questo contesto fino al 1995, sempre sotto la direzione del Dipartimento federale delle finanze. La cp GF 9 era acuartierata presso l'Ospedale vecchio di Bellinzona, divenuto poi la caserma del corpo della Guardia delle fortificazioni 9. Il Comando era situato in città, dietro al Municipio cittadino.



Guardie di fortificazione manovrano un pezzo di artiglieria.

L'organigramma, da allora fino al 1995, era composto da un comandante, da un sostituto e dagli ufficiali caposettore.

Subordinati i Gruppi di manutenzione delle opere, diretti da un sott'ufficiale che disponeva anche di personale generico per la manutenzione e la prontezza alla guerra delle infrastrutture. A proposito di questi, che costituivano la Cp GF 9, ce n'erano a Osogna, a Lodrino, al Ceneri, a Mezzovico, a Gola di Lago, a Gordola, a Magadino, a Ponte Brolla e a Bellinzona.

La Cp GF 18 disponeva dei posti esterni di All'Acqua, del San Giacomo, del Cristallina, di Rodi, di Airolo, del Motto Bartola, di San Carlo e del Sasso da Pigna.

Siamo alla fine del secondo conflitto mondiale e i compiti delle GF vengono ridimensionati. Si costituiscono le Unità del materiale e si creano gli Arsenali federali. Gli Arsenali cantonali restano così come sono, subordinati al Consiglio di Stato del cantone Ticino.

Per ciò che mi riguarda sono stato assunto il 1 gennaio 1973 ad Airolo. Per descrivere l'ambiente di allora, ricordo che mi diedero da firmare il "Pflichtenheft", il quaderno degli obblighi, dove stavano elencate le mie mansioni, le percentuali di impiego, le competenze e, dulcis in fundo, una postilla: - Indipendentemente dal compito e dalle mansioni gli possono essere assegnati altri impieghi - Non erano indicate né la percentuale e nemmeno le competenze. Seguì poi la consegna delle Mappe di servizio (quella sul mascheramento, sulle armi e sulle macchine, ecc) dove erano elencate le varie ordinanze, i suggerimenti e gli obblighi per l'esecuzione di determinati lavori.

La postilla sui compiti non specificati diventa ben presto il compito primario, sia in ambito interno che con la truppa e assume delle proporzioni pari al 60 - 70 % dell'intera attività annuale. Infatti posso dire di aver trascorso più tempo dedicato all'istruzione militare, a visite guidate e nell'ambito di capoclasse per la formazione di ufficiali della fortezza o delle neo costituite Guardie Fortificazioni che non nel compito assegnatomi quel 1. gennaio 1973.





Lo sport nel Corpo della Guardia delle fortificazioni.



Guardie di fortificazione al servizio callanave in montagna.

Poi i tempi cambiano, tutto si modifica. Le fortificazioni sono oggetto di trasformazioni e qui il mio ruolo di tecnico e conoscitore dei vari elementi della Difesa mi portano ad assumere il compito di consulente.

Inoltre mi sono occupato di protezione del territorio, in concomitanza con l'arrivo di rifugiati dalle varie parti del mondo euroasiatico e anche questa è stata un'avvincente esperienza di vita e dei propri ambiti di conoscenza. A partire dal 1997 prendo possesso del mio ennesimo compito: formare quelle GF che vengono impiegate all'estero. Mi occupo della formazione in ambito delle Competenze sociali per quei militari professionisti che inviavamo all'estero: in Namibia, nel Sahara Occidentale, nella ex Jugoslavia, in Iran, in Iraq, nella Russia ancora comunista, in Algeria in Sumatra, alcuni in Afghanistan e altre che non ricordo con esattezza. Così che alla fine mi trovo con tre posti di impiego: a Bellinzona con l'Amministrazione e la prontezza alla guerra delle installazioni di difesa, a Kreuzlingen per la formazione e l'istruzione delle Competenze sociali e a Schwarzenburg prima e a St Maurice poi per il sostegno alla scuola di polizia militare territoriale.

Dopo aver svolto un lavoro diversificato ma avvincente, ho lasciato il Servizio nel 2005 cosciente di aver servito, in compagnia di validi camerati, il Paese con competenza e responsabilità.

*Paolo Otto Germann, classe 1946, ha assolto il tirocinio di disegnatore del genio civile. Dopo alcuni anni di lavoro nel privato, nel 1973 è entrato nel Corpo della Guardia delle fortificazioni che ha lasciato al pensionamento nel 2005 con il grado di tenente colonnello. Entra nella Società PFTM e ricopre la carica di Vicepresidente. Tra altre attività egli accompagna numerosi gruppi che visitano Bellinzona e dintorni spiegando loro gli aspetti storico-militari della Capitale sulla via delle genti.*

# TRA GLI AEREI MILITARI

Tiziano Ponti



Patrouille Suisse il 26 ottobre 2013  
(foto Maggy Govi).

La storia dell'aviazione militare a sud delle Alpi e, con essa, quella di molti funzionari che con il loro contributo l'hanno resa possibile, iniziò a scriversi all'inizio del primo conflitto mondiale quando, il 6 maggio 1915, il Capo dello Stato Maggiore dell'Esercito ordinò al cap Real di dislocare in Ticino, precisamente nei prati di Claro (foto sotto), truppe d'aviazione con velivoli. Si traslocarono per ferrovia da Berna a Claro un Blériot e un Farman F-20.





Il Farman, pilotato dal ten Lugin, atterrò nel 1915 sui terreni di Maria Lorenzi a Bellinzona, in seguito affittati dalla Confederazione. Nel 1920 su queste superfici, ritenute più adatte di quelle di Claro, fu edificata una prima aviorimessa. Si installava così la prima Base aerea in Ticino che fu pure utilizzata dall'aviazione civile fino al 1952.

Purtroppo nella storia dell'aviazione ci furono anche disgrazie. La canzone militare "Voglio volare" di Waldes Keller ci ricorda il 30 luglio 1938. Cinque piloti e due copiloti della cp av 10 del cap Bacilieri in volo per Bellinzona si schiantarono contro la montagna nella regione del Muotathal causa il cattivo tempo.

Negli anni Trenta, considerato lo sviluppo dell'aviazione civile, l'Ufficio Aereo Federale informò il Consiglio di Stato sulla necessità per il Ticino di creare un aeroporto doganale di prima categoria. Dopo aver considerato la possibilità di insediare il nuovo aeroporto in territorio di Giubiasco, il Consiglio di Stato, appoggiato dal capo del servizio di volo militare, decise di insediare il nuovo aeroporto doganale a Locarno, sul Piano di Magadino. La solenne inaugurazione dell'aeroporto ebbe luogo l'8 e 9 luglio 1939. Il primo settembre 1939 scoppiò improvvisamente la guerra con la conseguente mobilitazione dell'Esercito svizzero e in particolare dell'aviazione militare. Nello stesso anno, approfittando della presenza dell'aeroporto civile, il comando del Parco aviazione dell'Esercito stabilì a Locarno una prima unità di 4 uomini il cui compito era di svolgere il servizio di volo per l'istruzione dei piloti militari, attività che fino a quella data era svolta a Dübendorf.

Questa decisione tanto importante per il futuro dell'aeroporto militare, fu agevolata dalla presenza di condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli a sud delle Alpi nonché dalla lontananza dal teatro principale di guerra sul fronte nord. Nell'estate del 1940 in Ticino giunse pure una pattuglia di Messerschmitt Me-109, con il compito di impedire violazioni del nostro spazio aereo da parte di velivoli italiani. Furono erette tende per i velivoli e per la loro manutenzione.

Nel 1940 l'aeroporto ospitò gli aerei DC 3 di Swissair, trasferiti causa il rischio di invasione da nord. Il servizio venne interrotto nell'agosto del 1944 e ripreso il 30 luglio 1945 a guerra conclusa.

La Confederazione decise di procedere gradualmente all'acquisto di terreni. Agli inizi del 1941 a Locarno fu insediata in modo definitivo una Base aerea per l'istruzione di piloti e osservatori e per la manutenzione degli aeroplani da scuola e d'addestramento. Alla fine di quell'anno il personale era di 29 unità.

Sotto la minaccia della situazione di guerra, nello stesso anno iniziarono i lavori per la costruzione degli aeroporti militari di Lodrino, Ambrì e San Vittore. Nel 1942 venne messa in servizio a Lodrino un'officina di riparazione e l'effettivo aumentò progressivamente. Nel 1943 vennero assunti a Lodrino i primi tre apprendisti. L'impegno per la formazione dei giovani si ampliò con successo nel corso degli anni. Nel 1944 l'effettivo era aumentato a 84 unità, occupate in lavori di controllo e riparazione ai velivoli. Per questi lavori venivano occupati meccanici, pittori, sellai, carrozzieri, elettricisti ed elettrotecnici mentre muratori e manovali si occupavano della costruzione e manutenzione delle infrastrutture.

Nello stesso anno a Locarno fu messo in servizio uno stand di tiro per la messa a punto delle armi di bordo mentre, sul lago davanti a Mappo, furono disposti i bersagli per il tiro dai velivoli da combattimento. Si esercitarono al tiro per diversi anni, a turno, varie squadriglie.



Per parecchi anni l'aeroporto di Magadino ha ospitato la Scuola dei paracadutisti militari ora trasferita a Isone.

Nel 1948 venne messa in servizio sul Monte Ceneri una stazione radio VHF e qualche anno dopo, seguì quella una sul Pizzo Matro. Era questa la prima stazione di montagna che permetteva il contatto radio con gli aeroplani in volo sopra le Alpi. Nello stesso periodo prese avvio ad Ambrì la costruzione della caverna per il rimessaggio dei velivoli e la pista viene prolungata a 1550 m per permettere l'atterraggio dei jet. La truppa svolse il suo primo servizio nella caverna con velivoli DH-112 "Venom" nell'autunno del 1958. Il personale federale distaccato in Leventina assicurava i lavori di manutenzione e riparazione a questi velivoli. La Base aerea di Bellinzona concluse l'attività come campo d'aviazione nel 1952.

Poiché a Lodrino, vista l'opposizione dei comuni limitrofi, non era possibile adattare le infrastrutture per le esigenze dell'aviazione su jet, viene assegnato all'aeroporto nella Riviera il compito Centro di competenza per i velivoli D-3801 "Morane".

Anche a Locarno furono ampliate le infrastrutture. Oltre alle aviorimesse e alla caserma per gli ufficiali, furono edificate diverse baracche per l'alloggio dei militi in servizio. Alla fine degli anni cinquanta arrivarono i primi simulatori di volo. Nel 1964 la Base aerea festeggiò con un'imponente manifestazione i 50 anni dell'Aviazione Militare. Un folto pubblico seguì l'esibizione di 4 Hunter che proprio in quell'anno si presentavano per la prima volta con il nome di "Patrouille Suisse". Uno di questi velivoli era pilotato dal ticinese I ten Aridio Pellanda. Seguirono voli con Hunter, Venom e Vampire, tiri con armi di bordo sul campo della base, anche lanci di bombe incendiarie e il sorvolo del primo Mirage.

Anche a Lodrino le infrastrutture furono progressivamente ampliate con nuove officine e aviorimesse. Negli anni sessanta i piloti militari impiegati a Locarno e Lodrino svolsero un importante ruolo pionieristico nell'impiego dei velivoli Pilatus Porter PC-6 per lotta contro gli incendi di boschi. La collaborazione con il Cantone nella lotta contro gli incendi di boschi venne siglata con una convenzione che, con dovuti adeguamenti, restò in vigore fino alla fine degli anni novanta, quando la pressione degli operatori civili per questi interventi prese il sopravvento.

Nel 1972 Lodrino diventò una piazza d'impiego per elicotteri e questi mezzi sostituirono abbastanza velocemente i velivoli Pilatus Porter nella lotta agli incendi di boschi.

Dopo la bocciatura in votazione popolare di un progetto civile per la costruzione di una pista in duro di 1800 metri a Locarno, la Direzione degli aerodromi militari decise di realizzare una pista in duro di 800 x 23 metri sui propri terreni a nord delle infrastrutture. Questa infrastruttura fu realizzata nel 1971, mentre nel 1977 fu ulteriormente completata con la costruzione di una nuova torre di controllo e dell'Ufficio informazioni per gli equipaggi con il servizio doganale. Questi due edifici furono realizzati in collaborazione con il Cantone.

Alla fine degli anni Sessanta, la Base aerea di Locarno accolse la neo costituita Scuola granatieri paracadutisti, in seguito rinominata Scuola esploratori paracadutisti. Oltre che unico centro per la selezione e l'istruzione di base dei piloti militari, l'aeroporto militare di Locarno diventò così l'unico centro per un'ulteriore scuola d'élite dell'Esercito. Per la logistica di questa scuola furono posati diversi prefabbricati. Verso alla fine degli anni Settanta si insediò pure a Locarno la scuola dei monitori di volo militari.





Campo d'aviazione di Bellinzona negli Anni trenta  
(foto archivio Cap Edgardo Rezzonico)

L'aeroporto di Magadino nel 1940.



L'aereo C35 molto in uso nel 1940.



1970. Il pilota  
Max Germann,  
aiutante sottufficiale,  
ai comandi  
dell'elicottero  
Alouette III.



1978.  
Linea di volo,  
aerei scuola Pilatus P3.



Nel 1981 fu introdotto il nuovo velivolo per l'istruzione Pilatus PC-7 che, grazie alle prestazioni date dal suo potente turbo propulsore, permise d'alzare sensibilmente le quote minime di volo e diminuire in tal modo il disturbo. Fu questo il periodo che, con oltre 14 mila movimenti all'anno, l'attività militare raggiunse il suo culmine.

Nel 1986 fu installato un sistema radar per l'istruzione al volo strumentale e per assicurare il collegamento con il nord delle Alpi anche in caso di brutto tempo. Nel 1992 furono messi in servizio due simulatori per il velivolo PC-7 che permisero di compiere un ulteriore passo qualitativo nell'istruzione dei piloti. Dopo la caduta del Muro di Berlino, sotto la spinta delle mutate condizioni di minaccia, iniziò una profonda riorganizzazione dell'Esercito e conseguentemente anche delle Forze aeree.

I drastici tagli ai budget costrinsero l'aviazione militare a mettere fuori servizio diverse flotte di velivoli e a cessare l'attività su molti aeroporti. È in questo clima che nel 1994 terminò l'attività militare all'aeroporto di Ambrì. Il personale fu trasferito a Lodrino.

L'accelerazione dei processi di riforma portò nel 1995 a una ridefinizione dei compiti tra gli aeroporti di Locarno e Lodrino. Su quest'ultimo furono concentrate le attività di manutenzione dei velivoli a elica in dotazione presso l'Esercito, mansione che è poi stata affidata alla neo costituita società di diritto pubblico SF, trasformata alla fine degli anni Novanta in RUAG Aerospace. L'aeroporto di Locarno mantenne la sua vocazione di centro per l'istruzione e ha acquisito anche la competenza per tutte le attività di trasporto aereo con ala rotante nonché la responsabilità per la gestione di tutti gli aeroporti militari e delle infrastrutture di ricetrasmisione presenti a sud delle Alpi. Il personale tecnico venne istruito sull'elicottero Super Puma e partecipò negli anni successivi a diverse azioni umanitarie e di supporto alla pace all'estero.



Dalla fine degli anni Novanta, Locarno è pure la base del gruppo acrobatico PC-7 Team e il personale garantisce il sostegno a questo Team in occasione di svariate rappresentazioni internazionali.

A partire dal 1998 sulla Base aerea sono operativi anche i velivoli senza pilota drone ADS 95. La precaria situazione delle infrastrutture è stata più volte oggetto di discussione già a partire dall'inizio degli anni Settanta. I vari progetti d'ammmodernamento sono però stati sistematicamente accantonati. Solo alla fine negli anni Novanta, il Parlamento federale, stanziò un credito di 13,5 milioni per il rifacimento delle infrastrutture per l'istruzione. La quindicina tra baracche e casermette lasciò il posto ai nuovi edifici inaugurati nel 2000.

Con gli stabili del nuovo Centro per l'istruzione militare dei piloti e dei paracadutisti (CIMPP) gli utenti della Base hanno finalmente a disposizione nuovi spazi per l'istruzione, accantonamenti confacenti e una nuova mensa. Nell'ottobre dello stesso anno il livello del lago Maggiore raggiunse quota 197,54 metri allagando parte delle vecchie strutture. I nuovi edifici costruiti alla quota 198 metri non subirono danni. Con la vendita avvenuta alla fine del 2003 al Cantone dei Grigioni dell'aeroporto militare di Samedan, la cui gestione era affidata alla Base di Locarno, anche i voli di puntamento per la piazza di tiro di S-chanf svolti con i velivoli Pilatus PC-9 dall'aeroporto engadinese sono stati portati a Locarno.

Nel 2003 il Parlamento concesse crediti per un totale di 45 milioni che permisero di risanare il resto dell'infrastruttura risalente agli anni Quaranta ancora presente a Locarno. In modo particolare, vennero rifatte le aviorimesse, la caserma, le officine, i magazzini e gli uffici del comando. I piazzali e l'impianto d'erogazione del carburante furono adattati alle nuove norme e tutte le quote dei nuovi edifici portate al livello di 198 metri. La cupola della torre di controllo venne rifatta per migliorare il servizio di sicurezza aerea e per adattare l'equipaggiamento tecnico alle nuove esigenze. Il 1° gennaio 2002 la sicurezza aerea fu scorporata dalle Forze aeree e il personale trasferito alla società Skyguide.

La continua pressione sui crediti ha costretto le Forze aeree a nuove riorganizzazioni e alla chiusura di ulteriori aeroporti. Alla fine del 2006 è stato ceduto l'aeroporto di Lodrino e chiuso quello di San Vittore. Delle cinque basi aeree che rimangono alle Forze aeree, quella di Locarno resta perciò l'unica a sud delle Alpi. Le nuove competenze assunte hanno portato a Locarno una notevole diversificazione delle attività. Poiché il numero degli allievi da istruire e dei velivoli a disposizione sono regolarmente diminuiti, anche il numero dei movimenti registrati è costantemente calato per assestarsi a circa 10 mila movimenti l'anno. La Base di Locarno ha acquisito la sua importanza non solo quale unico polo per la selezione e l'istruzione di base dei piloti e degli esploratori paracadutisti, bensì anche per i molti interventi sussidiari che le Forze aeree hanno svolto a favore della popolazione in occasione d'alluvioni, di forti nevicate e soprattutto nella lotta agli incendi di boschi, attività questa nella quale gli aviatori militari ticinesi hanno svolto un'azione pionieristica. Gli impieghi a favore della polizia ed i voli di pattugliamento effettuati regolarmente a favore del Corpo guardie di confine hanno contribuito a rafforzare l'importanza dell'aeroporto militare.

*Tiziano Ponti, classe 1958, è entrato al servizio della Confederazione nel 1984 subito dopo aver terminato gli studi presso il Politecnico di Zurigo e aver conseguito il brevetto di pilota militare. Dopo aver lavorato come pilota collaudatore a Interlaken, nel 1988 ha assunto compiti dirigenziali presso l'aeroporto militare di Lodrino per poi passare nel 1992 a quello di Locarno dove tutt'ora occupa la carica di comandante.*

# DIPENDENTI FEDERALI AL SERVIZIO DELLA POPOLAZIONE E DEL TERRITORIO



## RUOLO DEL SINDACATO

Abbondio Adobati



Da quando nel 1848 la Posta passò nella mani della Confederazione e da quando, pochi anni dopo, il Ticino venne attraversato dalla linea ferroviaria del Gottardo, l'impiego federale ha sempre rappresentato per il nostro Cantone un'occasione di lavoro di notevole importanza economica, contributiva, sociale e istituzionale. Nel decennio 1990, il numero di dipendenti federali attivi in Ticino e nel Moesano oltrepassava le 9 mila unità. Con stipendi non eccessivi ma sicuri, con forme di previdenza anticipatrici dei tempi, parecchie nostre famiglie furono in grado di progettare il loro futuro, costruendo la propria abitazione, dando una buona formazione ai figli. Si può senz'altro affermare che l'impiego federale aiutò il Ticino a compiere quello sviluppo che, via via, si è fatto quasi prodigioso.

### **L'orgoglio d'essere funzionari della Confederazione**

Negli Anni ottanta del secolo scorso, in un incontro a Berna destinato a discutere di normative d'impiego e al quale prendevo parte come segretario dell'Unione federativa del personale della Confederazione, l'allora Consigliere federale Nello Celio, ministro delle finanze e come tale capo dei dipendenti della Confederazione mi disse: "Vede, su da noi in Leventina quando in casa si può appendere il cappello di postino, di ferroviere, o il cappello militare, ci si sente orgogliosi". Verissimo, perché così era il modo di vivere la professione al servizio dello Stato nazionale. Erano i tempi dello "Statuto del personale", cioè della legge che fissava non solo i diritti ma anche tutta una serie di doveri cui il dipendente federale doveva attenersi, nell'ambito e fuori l'attività professionale. Le FFS, le PTT, le strutture militari, le Dogane, i Politecnici, l'Amministrazione generale, costituivano riferimenti qualificanti dello Stato federale. Essere in prima persona prestatori di servizi federali motivava ragioni di fierezza.

### **La presenza federale sul territorio**

Grazie ai suoi servizi sul territorio, la Confederazione ha condotto una politica regionale attiva, attraverso la quale la popolazione riconosceva e apprezzava la presenza dello Stato. L'ufficio postale, la stazione, erano luoghi di forte aggregazione sociale. Il postino che raggiungeva anche le dimore più discoste, il postino che entrava nelle case era una fonte di contatto, di sicurezza, di intermediazione. In tanti villaggi erano proprio, postini, ferrovieri, doganieri, militari, guardie delle fortificazioni, dipendenti di aziende federali a condurre le istituzioni locali, quali municipi, patriziati, organismi parrocchiali. Con i loro salari, ancorché modesti, i dipendenti della Confederazione garantivano contributi essenziali alle finanze dei comuni. In uno Stato federativo qual è la Svizzera, con molte regioni di montagna e vallate discoste, la politica regionale è strumento redistributivo indispensabile, di cui l'impiego federale decentrato ne costituisce una componente tutt'altro che trascurabile.

### **L'impiego federale e le sue organizzazioni di categoria**

L'arrivo della ferrovia segnò anche in Svizzera l'inizio dell'era industriale. I salariati avvertirono da subito il bisogno di unirsi in corporazioni, onde poter partecipare alle forme di migliore benessere che andavano prospettandosi. Nacquero quindi pure da noi i sindacati, raggruppati sostanzialmente in tre filoni, l'Unione sindacale svizzera, i sindacati di ispirazione cristiana, i sindacati indipendenti o liberi. Anche nell'impiego federale presero corpo le rappresentanze sindacali, suddivise in espressioni di categoria, a volte identificate come "associazioni del personale". Pur impegnate a difendere gli interessi specifici (buralisti, dirigenti, postini in uniforme, macchinisti, personale del treno eccetera).

Si capì subito la necessità di raccogliersi in organismi unitari, quali la Federazione dei ferrovieri attuale SEV, l'Unione PTT, le Federazioni cristiane. Addirittura nacque l'Unione federativa del personale federale e delle aziende della Confederazione, rispettivamente l'analogo Organismo di ispirazione cristiana, chiamati a rappresentare le associazioni (sindacati) affiliati, nelle trattative di carattere generale concernenti l'intero personale della Confederazione, in materia di retribuzioni, classifica delle funzioni, vacanze, compensazione del rincaro del costo della vita, cassa pensione (ve n'era una sola per tutti). In Ticino l'Unione federativa del personale federale e delle aziende della Confederazione, disponeva di un proprio "cartello", chiamato "Unione locale Ticino", fondato e sempre diretto fino alla prematura dipartita da Franco Robbiani, affiancato dal segretario Mirto Rossi, pure lui scomparso ancora in giovane età.

## **Poi tutto cambiò**

I primi sintomi di cambiamento si fecero avanti sul finire degli Anni ottanta del secolo scorso. L'evoluzione tecnologica da un lato e le pressioni della nascente Unione Europea dall'altra, modificarono sempre più celermente la filosofia che fino ad allora resse il servizio pubblico. La volontà di liberalizzare, di privatizzare si fece imperiosa e con essa i criteri orientati a trasformare le prestazioni alla popolazione, in servizi alla clientela. Da ciò la ricerca del massimo profitto attraverso processi di razionalizzazione. Si separarono le PTT in Posta e in Telecomunicazioni, si soppresse lo Statuto del personale, difeso persino per il tramite di referendum respinto però nel 2002, in maniera netta dalla popolazione. Si divisero le casse pensioni, si predisposero contratti collettivi di lavoro aziendali, si tentò, comunque finora senza riuscirci, di snaturare la legge sul personale della Confederazione (ormai valida pressoché esclusivamente per l'amministrazione generale e le dogane). Si trasformarono amministrazioni e aziende della Confederazione in Società anonime di varia forma giuridica. Sul territorio si chiusero uffici postali, stazioni FFS, si soppressero strutture militari e delle fortificazioni. Sull'arco di una ventina d'anni il servizio pubblico federale ha cambiato volto con ripercussioni dolorose sulla capillarità delle prestazioni e con altrettanto dolorosa perdita di posti di lavoro. Nel 1990 il totale complessivo dei dipendenti della Confederazione si collocava attorno alle 130 mila unità. Il Ticino ha subito risvolti molto negativi a seguito di una tale evoluzione. Ha perso ad esempio le Direzioni dei Circondari postali e delle Telecomunicazioni, posizioni pregiate nelle FFS. Si può calcolare che nell'insieme siano andati persi in Ticino e nel Moesano almeno 4 mila impieghi riconducibili alle strutture federali. I sindacati hanno condotto e conducono incessanti battaglie a sostegno della presenza federale sul territorio e a sostegno degli interessi del personale. Senza questo impegno le conseguenze sarebbero state ben maggiori. Ora lo sguardo è rivolto al futuro. Alle generazioni di oggi e di domani, la capacità di interpretare i bisogni di una società in cammino, affinché la Svizzera continui ad essere guidata da valori di libertà, di solidarietà sociale, di amore civile, che furono gli ideali di Patria ai quali si ispirarono le generazioni del passato.

*Abbondio Adobati, 1940. Scuole dell'obbligo a Morcote e a Melide. Ottenuto il diploma di elettromeccanico alla Scuola d'arti e mestieri di Bellinzona (SAMB) e dopo aver lavorato in grandi aziende della Svizzera tedesca e presso l'Azienda elettrica ticinese (AET), nonché nei servizi radio televisivi di Swisscom PTT, nel 1977 divenne fino al 2002 segretario di lingua italiana del Sindacato Unione PTT e dell'Unione federativa del personale federale e delle aziende della Confederazione. Membro del Gran Consiglio del Cantone Ticino dal 1991 al 2007. Attualmente membro di Comitato dell'Unione sindacale Ticino e Moesano.*









**In tutti  
questi anni  
sono stati molti  
e piacevoli  
i momenti  
conviviali.**





# Ringraziamenti

## **Alla Commissione di redazione**

Pier Augusto Albrici, Paolo Germann, Renato Ramazzina.

## **Al sindaco di Bellinzona**

Avvocato Mario Branda per il saluto introduttivo.

## **Ai relatori**

Abbondio Adobati, Pier Augusto Albrici, Ermanno Agustoni (†), Maria Luisa Bernasconi (†), Antonio Bernasconi, Armando Besomi (†), Giacomo Borioli, Vito Burgener, Fiorenzo Falconi, Gianni Frizzo, Paolo Germann, Nieves Maderni, Mario Maldini, Giuseppe Mazzola, Daniele Moccetti, Filippo Parolini, Tiziano Ponti, Dario Raimondi, Renato Ramazzina, Fiorenzo Rossinelli, Ernesto Wisler.

Con le loro descrizioni si sono impegnati per far rivivere l'operato di tante persone le quali, ognuna nel suo ruolo, hanno dato e danno ancora il loro apporto al servizio pubblico.

## **Ai fornitori delle fotografie.**

**A tutti gli oltre 600 Socie e Soci affiliati alla Società PFTM alla fine del 2013.**

Con la loro pluriennale fedeltà e con il loro contributo hanno reso possibile la realizzazione di questo libro.

Con mestizia ricordiamo pure le Socie e i Soci che ci hanno lasciato.

A tutti coloro che in tempi e modi diversi hanno contribuito alla buona riuscita di questo documento.

Un grazie particolare al grafico Roberto Grizzi e alle maestranze della Tipografia Cavalli.

# Impressum

Il libro è nato da un'idea al raggiungimento del traguardo dei 90 anni della Società dei pensionati Federali Ticino e Moesano.

Concepito e promosso dal  
Comitato PFTM in carica nel quadriennio 2010 - 2014

Renato Ramazzina, Presidente - renato.ramazzina@bluewin.ch

Paolo Germann, Vicepresidente

Enrico Gianella, Segretario - egige@bluewin.ch

Silvana Signorini, Cassiera

Lorenzo Lardi, Responsabile gite e svago

## Fotografie:

Se non specificatamente menzionate le fotografie sono dell'autrice o dell'autore del singolo capitolo, oppure di PFTM.

## Fonti fotografiche:

- Album storico-culturale Associazione "Pro-Militia" Sezione della Svizzera italiana, 2002
- Archivio di Stato, Bellinzona, fondo Stefania Beretta
- Die Telecombrigade 40 c/o Swisscom AG, Berna
- Il mio servizio-il mio orgoglio, Ilionverlag Basel, Rickenbach/Olten, Berna, 1942
- Memoriav.ch
- Museo della radio, Monte Ceneri, 2001
- Storia della fanteria ticinese, edizioni MB Promotion SA, Agno, 2003
- 75 anni di autopostali, 1906 – 1981, Direzione Generale delle PTT, Berna, 1981
- 75 anni Società Buralisti Postali Svizzeri, Sezione Ticino, 1985
- 50 anni del Corpo delle Guardia delle Fortificazioni, UFGF, Imprimerie Montfort SA Monthey, 1992

## Progetto grafico e impaginazione

Studiografica Grizzi – 6670 Avegno

## Stampa

Tipografia Cavalli - 6598 Tenero 

Finito di stampare il 20 dicembre 2013 giorno di San Zefirino

© Copyright PFTM

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento (totale o parziale), con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Alle Rechte vorbehalten, inbegriffen das Recht auf gänzliche oder auszugsweise Wiedergabe in irgend einer Form und in allen Länder.