

1848
1998



la conquista **del lago**

1848
1998



150 anni



motonavigando

Società Navigazione del Lago di Lugano

© Società
Navigazione
del Lago
di Lugano

Testo
Luciana Bassi Caglio

Slogan
del francobollo
Germana Carbognani

Concetto grafico
**Isabella
Steiger Felder**

1848

1998

la conquista del lago

Piroscafi

"Ticino"
1848 — 1851
[venduto al Lago
di Como]

"Ceresio"
1856 — 1923

**"Generoso",
dal 1881 "Helvetia"**
1871 — 1923

"Lampo"
1875 — 1946

"Lugano"
1881 — 1923

"Milano"
1881 — 1929

"Generoso"
1889 — 1933

"Gottardo"
1889 — 1936

"Sempione"
1903 — 1962

"Ticino"
1905 — 1957

"Svizzera"
1905 — 1923

"Lombardia"
1905 — 1923

"Italia"
1908 — 1962

Motonavi

"Morcote"
1921 — 1977

"Paradiso"
1922 — 1978

**"Lugano",
dal 1961 "Milano"**
1927

"Ceresio"
1931

"Freccia Bianca 1"
1938 — 1945
[venduta al Lago
Maggiore]

**"Campione d'Italia",
[Freccia Bianca 2
fino al 1982]
1938 — 1994
[venduta al Walensee]**

"Gandria"
[Freccia Bianca 3
fino al 1980]
1938

"Elvezia"
1954

"Ticino"
1957

"Lugano"
1961

"Italia"
1962

"Morcote"
1977

"Paradiso"
1978

Piccole motonavi e motor-yacht

"San Martino"
acquistato nel 1951
dalla Società "La Vedetta"
venduto nel 1957

"Caprino"
acquistato nel 1951
dalla Società "La Vedetta"
venduto nel 1973

"Castagnola"
acquistato nel 1951
dalla Società "La Vedetta"

"Vedetta"
acquistato nel 1951
dalla Società "La Vedetta"

"San Lorenzo"
[Motor-yacht]
1987

"Sant'Ambrogio"
[Motor-yacht]
1988

1848 — 1998

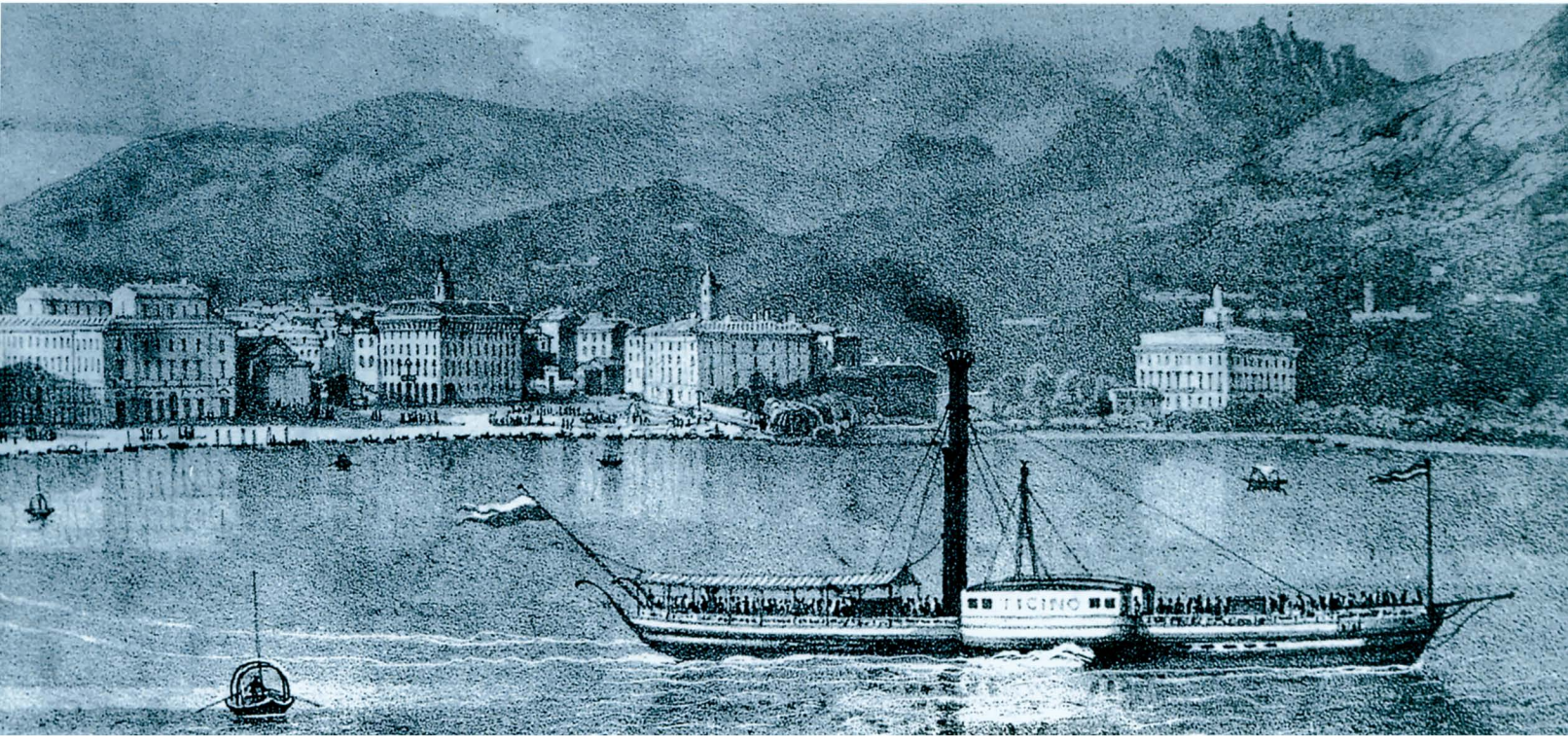
LUGANO
INCEVNO



150 anni or sono i battelli, dapprima con propulsione a vapore e poi diesel, cominciarono a solcare regolarmente le acque del Ceresio al servizio delle comunicazioni e del turismo. In queste pagine si illustrano la nascita e l'evoluzione dell'avvento della navigazione a motore, strettamente collegato con lo sviluppo e i destini stessi di Lugano e della sua regione.

LUGANO LUGANO

Il "Ticino",
primo battello
sul Lago
di Lugano,
piroscafo
a vapore della
portata di
200 persone
e velocità di
18 km/h.



Riflessioni

Ho riletto quanto scriveva mio zio, l'avvocato Carlo Battaglini, Presidente della Società Navigazione del Lago di Lugano, in una sua esposizione di tanti anni fa.

Le sue parole mi paiono ancora oggi così colme di significato tanto da poterne riprendere alcuni passaggi in occasione del 150° anniversario della navigazione a motore sul Lago di Lugano.

Egli diceva: "...compilare una monografia sugli avvenimenti che hanno accompagnato la fondazione e lo sviluppo della Società di Navigazione del Lago di Lugano ha un duplice scopo: anzitutto quello di rendere omaggio alla numerosa schiera di cittadini che vi hanno dedicato le loro intelligenti e lungimiranti energie, e in secondo luogo, di degnamente illustrare le diverse tappe che hanno contraddistinto l'attività dell'Azienda negli alterni momenti di floridezza e crisi.

Il 1848 fu testimone di eventi che hanno segnato una svolta decisiva nella storia del nostro continente, ed al cospetto dei quali il sorgere di una modesta impresa di navigazione sul nostro piccolo lago sembra oggi un trascurabile fatto di cronaca. Ma noi vogliamo considerare quegli importanti avvenimenti nel quadro complessivo delle loro ripercussioni sulle nostre condizioni di vita. La costruzione del ponte-diga di Melide, nel 1847, e l'apertura delle prime grandi vie di comunicazione fra il Ticino e la Lombardia da una parte e i paesi al di là del S. Gottardo dall'altra, hanno dato inizio ad una nuova era per il Cantone. Fu un'epoca di eventi di portata immensa nei paesi che ci circondano: la fondazione della Seconda Repubblica di Francia dopo la caduta di Luigi Filippo; moti insurrezionali in Italia e in Germania di tale vastità e significato d'avviare quelle grandi nazioni verso l'unità.

E da noi la formazione dello Stato federale, consacrata dalla Costituzione che ha radicalmente mutato la fisionomia politica e giuridica della

Confederazione sino allora priva di un potere centrale".

Molti pensatori si sono posti allora la domanda se gli innegabili progressi della scienza e della tecnica, che ci hanno portato oggi dall'evoluzione della meccanica alle più sofisticate frontiere dell'informatica, corrispondano ad altrettanti tesori dello spirito e della morale sociale. E se ci sono ancora "Uomini che lottavano per un'atmosfera di pace e di concordia" come attestava Carlo Battaglini "per assicurare a questo nostro privilegiato lembo di terra rinomanza e prosperità".

Bisogna perciò segnalare, "con grato animo", coloro che hanno tracciato la storia di Lugano, del suo lago, della sua economia e della sua politica perchè hanno guidato le sorti della nostra società con perizia e disinteresse attraverso una lunga storia d'anni.

"Allora gli scambi di persone e di merci fra il Sottoceneri e le regioni italiane erano così intensi che nessuno si accorgeva di varcare una frontiera" egli ricorda ancora. "I nostri battelli e ferrovie (disponevamo delle linee Porlezza-Menaggio e Ponte Tresa-Luino) conducevano in brevissimo tempo e con lieve spesa i luganesi a Porto Ceresio, a Varese, Milano e sulle sponde del Verbano e del Lario e favorivano l'ingente afflusso di forestieri. Comaschi e milanesi giungendo fra noi avevano quasi l'impressione di trovarsi a casa loro tanto erano vive le affinità dei costumi e l'intimità dei rapporti che li legavano alla nostra gente. Né in quella felice epoca appariva ancora la bizzarria del confine che, tagliando il lago in diversi punti, doveva più tardi inceppare in misura sempre più grande i nostri servizi e precluderci repentinamente ogni normale contatto con le rive italiane". La Società di Navigazione di oggi, anche nella sua parziale vetustà di materiale e mezzi, ma con idee e uomini moderni, guarda al futuro con la certezza che continuerà non solo nel solco tracciato da coloro che l'hanno voluta, ma anche adeguandosi ai tempi di oggi e a quelli del domani



sia per il trasporto turistico sia perché il lago visto dal lago rappresenterà sempre una delle attrazioni più suggestive per i ticinesi, i confederati e i turisti di tutto il mondo. E nemmeno sarà concesso a questa società di dimenticare che la via lacuale potrebbe rappresentare anche in futuro la via più veloce, sicura e razionale per raggiungere Lugano e gli altri nuclei abitati sulle sponde. Oggi infatti la velocità sull'acqua è domata e potrebbe, chissà, rientrare nei nostri possibili, futuri orizzonti.

Ho voluto ripercorrere la storia e festeggiare questo anniversario per ricordare che la navigazione sul lago non è un concetto astratto ma una presenza vera e necessaria. La sirena dei battelli che partono o rientrano fa da sottofondo alla vita della città e ne è il suo complemento e la sua voce.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società Navigazione del Lago di Lugano **Giampiero G. Ferrazzini**

pagina 1	—————	capitolo primo la conquista del lago
pagina 11	—————	capitolo secondo presagi di un nuovo turismo
pagina 17	—————	capitolo terzo promesse e insidie del boom
pagina 25	—————	capitolo quarto insieme verso nuove prospettive
pagina 29	—————	capitolo quinto il cantiere, i mestieri, gli uomini
pagina 35	—————	capitolo sesto storie nella storia



la conquista del lago

■ **Sabato 29 luglio 1848,**

alle ore 3 e mezza pomeridiane
“tra lo squillo a festa dei sacri bronzi”
e alla presenza delle autorità, in un
clima di festosa solennità,
il vescovo diocesano Carlo Romanò
benediceva il piroscafo “Ticino”,
varato quattro mesi prima per conto
della “Società ferroviaria
meridionale”, che gestiva la
navigazione sul Ceresio.

— La notizia, degna evidentemente
del risalto delle cronache, apparve
lunedì 31 luglio sulla “Gazzetta
ticinese” precedendo, nella stessa
pagina, quella dell’arrivo a Lugano di
“parecchie famiglie che emigrano
dalla vicina Lombardia”, rioccupata
dalle truppe di Radetzky dopo
la sconfitta italiana nella prima
campagna del Risorgimento.
L’accostamento, in apparenza casuale,
delle due notizie confermava come
spesso, in ogni epoca, i semplici fatti
di cronaca s’intrecciano con i grandi
eventi della storia.



Proprio così il primo battello, destinato
a solcare pacificamente le acque del
Ceresio, si doveva trovare, di lì a poco,
coinvolto in un incidente diplomatico.

Fra il nostro Cantone, ospitale
e solidale con i patrioti italiani, e gli
occupanti austriaci del Lombardo-
Veneto i rapporti erano tesi. Tanto che
bastò una voce, poi rivelatasi falsa,
a provocare un’indispettita rappresaglia
da parte austriaca: al piroscafo
“Ticino”, accusato appunto di aver
introdotta di contrabbando “armi
e munizioni d’ogni sorta nonché della
gente riottosa” fu vietato l’approdo
a Porlezza. Un provvedimento che, per
qualche mese, ostacolò i collegamenti
con le località sulle rive italiane per
le quali il battello era l’unico mezzo di
trasporto per le persone, le merci,
il bestiame. Ma i guai non erano finiti
per la “Società ferroviaria meridionale”:
alla crisi politica fa seguito, nel 1851,
quella finanziaria. Per tentare di
uscirne rifiuta innanzi tutto di pagare
la tassa federale sulla navigazione
e poi, per giustificare la sospensione
dei servizi, s’inventa un pretesto.
Ed è di nuovo di scena il piroscafo
“Ticino” che avrebbe bisogno di una
revisione presso le officine comasche:
l’8 marzo 1851 viene portato
a Porlezza e poi a Menaggio e infine
ceduto alla “Società Lariana di
Navigazione”.

Un comportamento il men che
si dica disinvolto e che non manca di
suscitare “enorme impressione”,
come rievoca Virgilio Chiesa nella
pubblicazione per “Il centenario della
navigazione a vapore sul Lago di
Lugano” (Edizione a cura della Società
Navigazione).

Corrono persino voci fantasiose: per
esempio che il battello sarebbe stato
venduto all’autorità militare austriaca.
Fatto sta che la “Società ferroviaria
meridionale” viene travolta dalle
proteste. Anche il Governo cantonale
chiede spiegazioni per l’improvvisa
interruzione di un servizio di utilità
pubblica. Viene persino ordinato
l’arresto del capitano del battello.
Intanto, “tra Lugano e Capolago, alle
cessate corse del battello, supplisce
l’omnibus a cavalli, prima in servizio
solo tra Capolago e Como”. Ma fra
Ticino e Lombardo-Veneto perdura un
clima di ostilità e di ripicche.
L’espulsione dei cappuccini lombardi
dal Cantone e il sospetto che
l’insurrezione di Milano sia stata
preparata oltre frontiera inducono le
autorità austriache a decretare la
cacciata dei ticinesi dal loro territorio
e la chiusura delle frontiere, e questa
volta per più di due anni.
Come si vede, questa crisi della
navigazione s’inseriva in quella ben

più ampia di un paese che risentiva delle conseguenze commerciali e psicologiche del suo isolamento. Nel 1855, tolto il blocco, si avvertono i primi fermenti di ripresa. Ed è alla fine di questo stesso anno, il 10 dicembre, che si costituì la nuova “Società di Navigazione a Vapore sul Ceresio”, scaturita dalla volontà e dall’esigenza di riattivare le comunicazioni via lago utili agli scambi commerciali e umani in un’epoca che cominciava ad allargare la sfera delle proprie relazioni. Sollecitato da una circolare della Camera di commercio, si costituisce un gruppo di azionisti, i cui nomi sono rivelatori. Si tratta di luganesi in vista nelle professioni, nella vita sociale e culturale: una prerogativa che caratterizzerà, d’ora innanzi, questa società, animata da luganesi rappresentativi e particolarmente sensibili ai problemi della città.

L’equipaggio di un piroscafo nel 1911: il capitano, il pilota, il bigliettaio, il capomacchinista, il fuochista, tre marinai e un cameriere.



Nomine della prima assemblea nel 1855 della “Società di Navigazione a Vapore sul Ceresio”

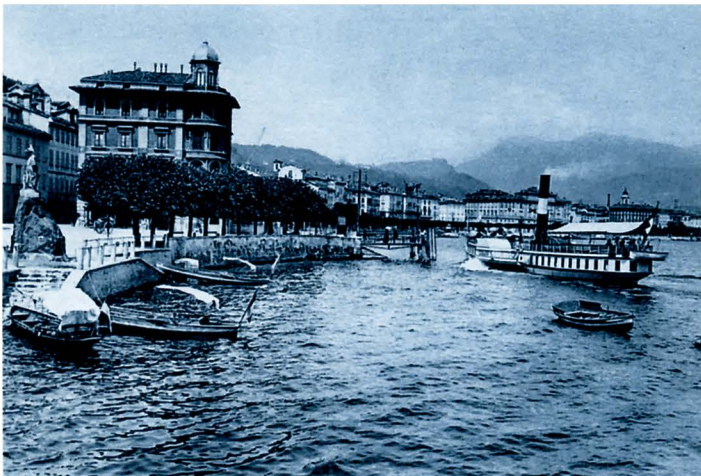
Membri del Consiglio di Direzione

Antonio Bossi, presidente
Domenico Trezzini, cassiere
Gaetano Lepori, membro

Membri del Consiglio di Revisione

Cesare Bernasconi
Pasquale Lucchini
Pietro Primavesi
Antonio Riva, fu Pietro
Pasquale Veladini

Il piroscrafo
"Lugano"
in fase di
approdo
al pontile,
ormai
scomparso,
dell'attuale
piazza
B. Luini.



Fu subito deciso l'acquisto di un piroscrafo, fatto costruire dalla Escher-Wyss di Zurigo e battezzato "Ceresio" (1856-1923). Il viaggio inaugurale, il 15 ottobre ultimo giorno della Fiera di Lugano, portò i passeggeri sin davanti a Caslano in gita di piacere. Fu una variante rivelatrice: al battello, fino allora mezzo di trasporto utilitaristico, si apriva infatti anche la funzione di mezzo di diporto. Affioravano le nuove aspirazioni di un'epoca che cominciava a muoversi in altre dimensioni. Erano anni di progetti lungimiranti, audaci o magari confusi o utopistici. La mobilità, concetto di vita moderno, si traduceva in piani per vie di comunicazioni ferroviarie e lacuali. Anche il lago diventava uno spazio di conquista, sempre più assoggettato ai bisogni dell'uomo. Determinante, a questo proposito, la costruzione del ponte diga di Melide, opera avveniristica dell'ingegner Pasquale Lucchini, iniziata fra il 1844 e il '46 e portata a termine il 3 ottobre 1847, di cui il Cantone divenne proprietario liberando il transito dal pagamento di un pedaggio. Inizialmente soltanto stradale, il ponte teneva conto delle esigenze della navigazione con cinque arcate che assicuravano il passaggio ai battelli. Finché, il 6 dicembre 1874, il ponte diventerà anche ferroviario. Con l'apertura, nel 1882, del traforo del San Gottardo, interviene un avvenimento decisivo per le sorti di Lugano dove, negli anni '50, aveva preso avvio l'industria alberghiera.

Iniziatore, come spesso succede, uno straniero, Alessandro Beha, primo direttore del Park Hotel, il futuro Palace, voluto da Giacomo Ciani. Ebbene al suo primo incontro con Lugano, questo bernese d'origine ungherese, era rimasto sorpreso nel vedere che "le case voltavano le spalle all'incantevole lago": quasi un'involontaria allusione ai sentimenti di molti luganesi nei confronti della loro principale bellezza naturale e possibile risorsa economica. Si precisa allora la fisionomia urbanistica di Lugano che, da borgata lombarda, si trasforma gradatamente in stazione di soggiorno cosmopolita: finalmente affacciata sul lago con una passeggiata alberata, il "quai," costruito nel primo tratto da Pasquale Lucchini, con l'allineamento degli alberghi in stile neoclassico e poi liberty. La città si trova a scegliere il suo avvenire: industria o turismo? "L'unica industria possibile, scriveva nel 1885 l'avvocato Antonio Battaglini membro del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie e promotore della funicolare del San Salvatore, è quella di sfruttare il nostro incantevole bacino come soggiorno dei forestieri". Fu decisivo il contributo della Navigazione, prima e diretta alleata del movimento turistico. Certo, il battello dimostra innanzi tutto la sua utilità come mezzo di trasporto rivelandosi addirittura insostituibile in casi d'emergenza: come quando, il 17 agosto 1860, la Magliasina in piena travolse il ponte stradale isolando Ponte Tresa raggiungibile soltanto via lago o ancora durante

i lavori di costruzione della linea del Gottardo, che bloccarono la strada per Capolago. Del resto, la navigazione sul Ceresio s'inserisce, in quegli anni, in un grande e ambizioso programma di comunicazioni via acqua e via terra: quindi battelli, ferrovie regionali, funicolari sembrano chiamate a collaborare in vista di un obiettivo che avrebbe dovuto fare di Lugano il punto centrale di collegamento fra i laghi del nord Italia. Erano stati, infatti, presentati i progetti, poi realizzati dalla stessa Navigazione, per la costruzione di una ferrovia Porlezza-Menaggio (1884) e Ponte Tresa-Luino (1885) le cui corse avrebbero dovuto armonizzare gli orari con quelli dei battelli. L'idea trova convinti sostenitori, fra i quali l'avvocato Leone De Stoppani di Ponte Tresa che, nel 1872, sviluppa nell'opuscolo "La navigazione a vapore del Ceresio" la tesi della centralità di Lugano nelle relazioni umane e commerciali fra Ticino e Lombardia. Fu, a suo modo, un precursore dello spirito insubrico. Del resto, proprio la navigazione sul Ceresio, lago italo svizzero, ha contribuito a favorire le relazioni, innanzitutto umane, fra le popolazioni al di qua e al di là della frontiera

anche in periodi politicamente difficili e persino durante la guerra. Sono anni di sviluppo e di progettualità, in cui la "Società di Navigazione a Vapore sul Ceresio" amplia la sua flotta con l'acquisto del "Generoso" (poi ribattezzato "Helvetia", varato nel 1871 e messo in disarmo nel 1923) e del "Lampo" (1875-1946), primo battello a vapore con propulsione a elica sul nostro lago mentre gli altri erano a pale. Con l'assemblea del febbraio 1881, si decide "la cessione del proprio materiale alla Nuova Società dei Vapori sul Lago di Lugano, rappresentata dalla Banca della Svizzera Italiana, istituto di credito che sarà sempre vicino alle sorti di questa società". E, come racconta sempre Virgilio Chiesa, "Giacomo Blankart, direttore della Banca, è uno dei più entusiasti propugnatori della società autonoma e vigorosa, di utile e di decoro a Lugano". Si puntava, come detto, sui collegamenti ferroviari con l'Italia tanto che, nel dicembre 1881, viene assunta la definizione di "Società Navigazione e Ferrovie pel lago di Lugano", dando altresì l'avvio alla costruzione di due nuovi piroscafi: il "Lugano" (1881-1923) ed il "Milano" (1881-1929). Ne è presidente Pasquale Lucchini e direttore Antonio Veladini.

Presidenti e Direttori

Presidenti Consiglio d'Amministrazione	1906	1934	Direttori	1922
1881	avv. Emilio Censi	avv. Carlo Battaglioni	1881	ing. Giuseppe Ferrazzini
ing. Pasquale Lucchini	1911	1965	Antonio Veladini	1965
1883	Giacomo Blankart	ing. Giuseppe Ferrazzini	1899	Giampiero G. Ferrazzini
ing. Clemente Maraini	1919	1977	Silvio Veladini	1991
	ing. Giovanni Casella	dr. Emilio Censi	1903	dr. ing. Francesco Beretta
		1988	Battista Quattrini	Piccoli
		Giampiero G. Ferrazzini		



La stazione di Lugano ai tempi dei treni a vapore.

Il Park Hotel, poi Palace, alla fine del secolo scorso.

Il trasporto di parte dello scafo della motonave "Lugano", oggi "Milano", dalla stazione SFF, ora FSS, al cantiere SNL di Cassarate, 12.10.1926.

Pranzo sul ponte superiore di La classe del piroscafo "Sempione", 1924.



L'epoca è ricca di stimoli e di promesse. L'industrializzazione sembra proporre soltanto gli aspetti positivi del progresso lasciando nell'ombra i risvolti negativi d'ordine sociale e ambientale, ancora di là a venire. C'è voglia di fare, di aprirsi nuovi ambiti nella vita. Si pensa a scalare le cime e, in Svizzera, nasce il turismo alpino. Anche nel Ticino le montagne sono rese accessibili dalle funicolari che s'impiantano numerose nel Luganese: sul San Salvatore nel 1890, sul Brè nel 1908, a Santa Margherita d'Intelvi nel 1907 mentre dal 1890 una cremagliera raggiunge la vetta del Generoso. S'infittisce la rete delle ferrovie regionali: Tesserete nel 1909, Cadro-Dino nel 1911, Ponte Tresa nel 1912.

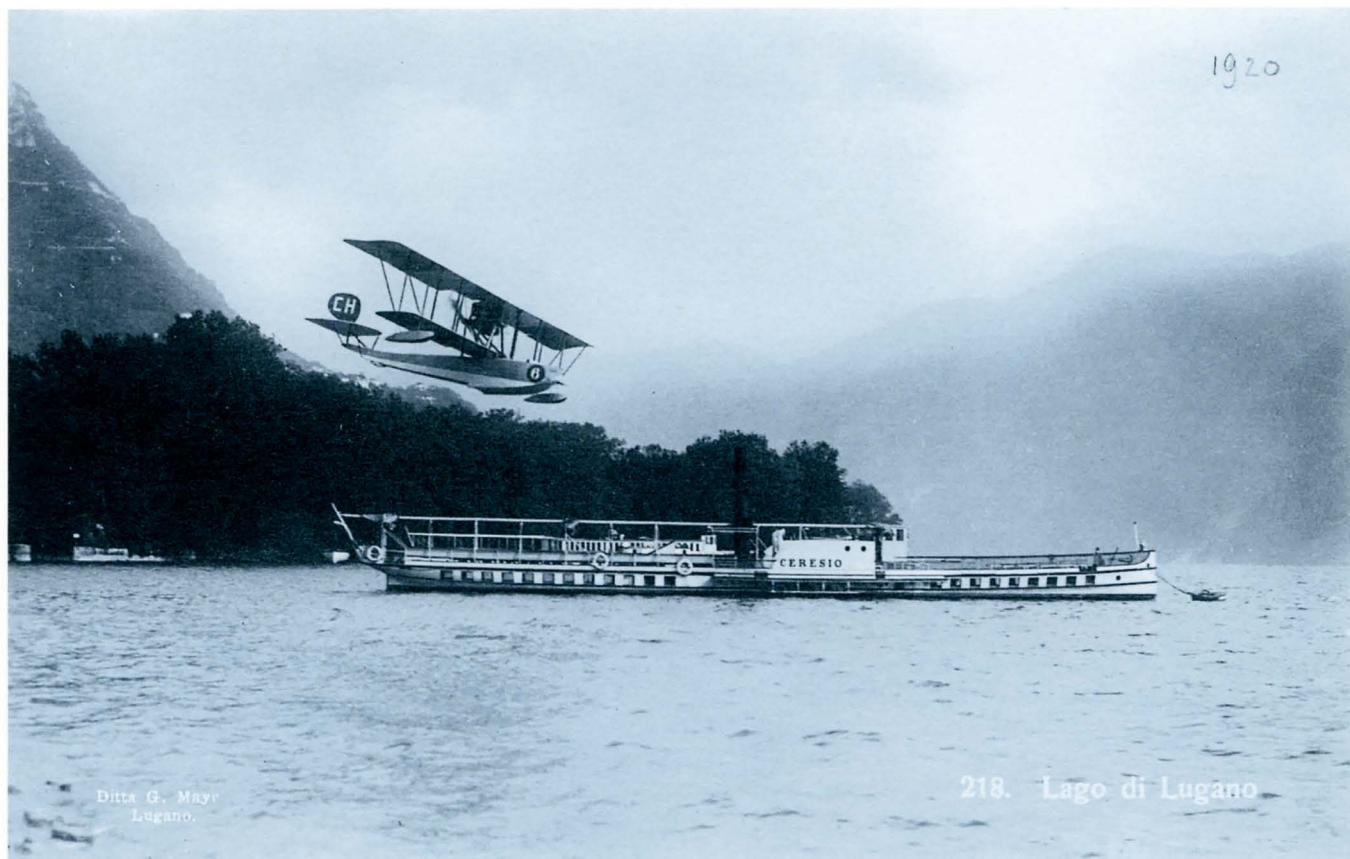
La navigazione sul Ceresio partecipa e, anzi, sollecita questo sviluppo. Nel giro di un ventennio, fra il 1889 e il 1910, la flotta si dota di sette nuovi piroscafi: il "Generoso" (1889-1933), il "Gottardo" (1889-1936), il "Sempione" (1903-1962), il "Ticino" (1905-1957), lo "Svizzera" (1905-1923), il "Lombardia" (1905-1923) e l'"Italia" (1908-1962). Sono evidentemente adibiti al trasporto di passeggeri, che si spostano per motivi di lavoro, in particolare per raggiungere Lugano, avviata a diventare un polo economico sempre più attraente. Ma si accentua, in pari tempo, la vocazione turistica del battello destinato a offrire svago a una folla sempre più numerosa di gitanti provenienti, in particolare, dalla Lombardia. Oltre alle corse ordinarie, si organizzano uscite speciali

in occasione di fiere e feste popolari e religiose o per visitare curiosità paesaggistiche come l'orrido di Osteno. Sia pure entro dimensioni ancora limitate, la gente scopre il piacere di spostarsi. Il nuovo secolo è partito sospinto da un'euforia, poi mitizzata con la definizione di "Belle Epoque", e di cui i luganesi registrano certi aspetti spettacolari, come il passeggio serale sul "quai" delle signore in lungo, ospiti dei grandi alberghi, che ormai costellano l'arcata del lungolago. Le ricadute economiche si fanno sentire in una Lugano che perfeziona la sua fisionomia turistica. Già agli inizi del '900, la città è in grado di accogliere circa 2000 ospiti in tredici alberghi qualificati. Insomma, si costruiscono sogni d'avvenire. Bruscamente interrotti, nel 1914, dallo scoppio della guerra. Anche i conti d'esercizio della "Società di Navigazione" rispecchiano inequivocabilmente la fine di un periodo. Nel 1913, il numero dei passeggeri, in continuo aumento dall'inizio del secolo, aveva raggiunto la quota di 959'975 e gli introiti avevano raggiunto 658'226 franchi. Da questo vertice si precipita, nel 1915, a 273'533 passeggeri, con un introito di 145'987 franchi e nel 1918 a 68'163 passeggeri, che procurano un'entrata di poco più di 50 mila franchi. È la crisi. A mali estremi, rimedi estremi: la "Società Navigazione e Ferrovie" si vide costretta alla cessione delle due ferrovie che, comunque, non fruttò quanto era necessario per rimettere in sesto una situazione finanziaria ormai disastrosa. Si arrivò così a un concordato che provocò una perdita del 57 per cento ai creditori.

Tavole imbandite
sul ponte
superiore di
La classe
del piroscavo
"Sempione",
1924.



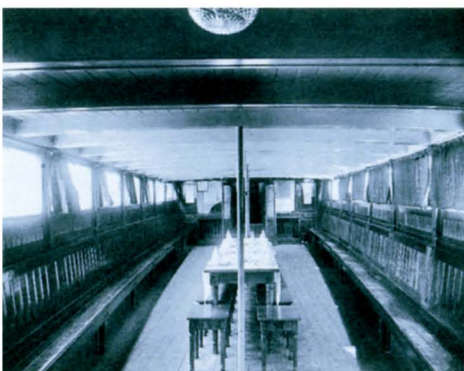
Piroscafo
"Ceresio"
ad una boa
nel golfo
di Lugano.
1920.



Ditta G. Mayr
Lugano.

218. Lago di Lugano

Saloni interni di
I.a e II.a classe
sui piroscafi della
SNL.



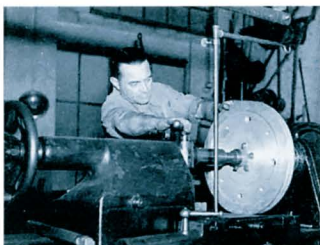
La passeggiata sul
lungolago di
Lugano, davanti
al G. Tell del
Vela, nell'attuale
piazza B. Luini.





presagi di un nuovo turismo

Lavori di tornitura,
di selleria e
di manutenzione
dei motori
negli anni '50.



■ Si riparte in un dopoguerra

di cui bisogna raccogliere prontamente le sfide. Grazie a un nuovo intervento della Banca della Svizzera Italiana nonché alle leggi, federale e cantonale, a favore delle imprese di trasporto in difficoltà, la Società di Navigazione riprende fiato riuscendo a coprire il disavanzo d'esercizio dal 1920 al '24.

— Ma dopo il consolidamento finanziario, bisogna pensare al rinnovamento tecnico. Una volta ancora la navigazione sul Ceresio può contare sulla solidarietà di persone che ne difendono l'utilità e il valore anche rappresentativo per una città di lago. Proprio così, come rievoca Virgilio Chiesa, "nel 1920, un gruppo di amici della Navigazione fecero costruire ad Amburgo con propri capitali due motonavi chiamate "Morcote" (1921-1978) e "Paradiso" (1922-1978) e le affittarono alla nostra società". Con una portata di 150 passeggeri furono i primi battelli a propulsione diesel in servizio presso la Società di Navigazione. Era l'inizio di una nuova epoca. Ne fu precursore e fautore Giuseppe Ferrazzini, che assunse la direzione della "Società Navigazione del Lago di Lugano" (ragione sociale adottata nel 1919 con la sigla abbreviata SNL) nel 1922, guidandone poi le sorti per oltre cinquant'anni. Il momento era critico. Bisognava risalire la china dimostrando che il battello aveva sempre una funzione importante da svolgere, sul piano delle comunicazioni e del turismo. Ferrazzini, giovane ingegnere che aveva costruito i ponti di sasso ferroviari sul Ceneri, puntò sulla carta dell'ammodernamento.

“Univa la cautela del funzionario federale allo spirito d'intraprendenza” ricorda il figlio Giampiero, che gli è succeduto alla direzione nel 1965. “Aveva intuito che continuare con i vapori voleva dire la fine della Navigazione. E questo per l'alto costo d'esercizio e gli orari pesanti imposti al personale. E aveva pure intuito la necessità di offrire qualcosa in più ai passeggeri. Da qui l'idea di fare restaurare la cinquecentesca casa Tencalla di Bissone, aperta ai visitatori a partire dal 1° agosto 1945”. Già si avvertivano i primi sintomi di una trasformazione che avrebbe fatto del turismo un fenomeno di massa. Negli anni '30, mentre si stava uscendo dalla crisi, si delineavano nuove tendenze sociali e nuove abitudini di vita: le ferie pagate per i salariati, insomma le vacanze per tutti, lo sviluppo di formule vacanziere popolari e dinamiche, tipo “forfait”, portate nel Ticino dall'Hotelplan appena creato da Gottlieb Duttweiler. Dopo lo sconcerto e le proteste iniziali, albergatori, agenzie turistiche, imprese di trasporto si arresero all'evidenza. Gli ospiti avevano ormai comportamenti e desideri diversi da quelli di un tempo: viaggi in gruppo su torpedoni e treni speciali, maggiore mobilità ricorrendo a ferrovie regionali, a funicolari e battelli. Anche la SNL si adeguò.

Venduti e smantellati molti dei vecchi battelli a vapore, la flotta si dota di motonavi che portano i nomi gloriosi dei loro predecessori: “Lugano” (1927 ribattezzata “Milano” nel '61) e “Ceresio” (1931). La sostituzione consente notevoli risparmi nei costi d'esercizio. Nel 1938, tre imbarcazioni, indicative di tendenza, solcano le acque del Ceresio: si chiamano “Freccia Bianca”, sono piccole, agili, della portata di 110 persone, tetto scorrevole, linea moderna. Durante la seconda guerra mondiale, che scoppia l'anno dopo, l'economia luganese riesce a sopravvivere grazie agli ospiti d'oltre Gottardo che sfruttano le offerte di un turismo in grado di calcolare i prezzi all'osso. Le gite sul lago costituiscono un'attrazione importante. Nel 1941, la ferrovia del Monte Generoso viene acquistata e riattivata dalla Migros e nasce così un nuovo itinerario che abbina lago-montagna. Nell'estate del 1942 il “Grand Tour du Lac” costa 5 franchi. Nel 1946, con un'ondata di passeggeri impreveduti, i G.I., i soldati americani di stanza in Germania a cui il governo offre una vacanza premio in Svizzera, si riapre quasi simbolicamente il turismo internazionale a Lugano dove questi militari accolti con curiosità dalla nostra popolazione scoprirono i piaceri del lago noleggiando battelli della SNL. “Gioventù esuberante, felice della ritrovata atmosfera di pace” dice l'allora direttore Ferrazzini rievocando l'episodio. “La SNL possiede in proposito una lettera di ringraziamento firmata dal generale USA Lee, che comandava le truppe d'occupazione della Germania del sud”.

L'ing. Giuseppe Ferrazzini nel 1948 quando era consigliere-delegato direttore.



L'imbarco su un
piroscafo a
Paradiso negli
anni '30.

I G.I., soldati
americani
in vacanza
premio
a Lugano nel
primo
dopoguerra.

Il capitano
Pietro Vanoni
ai comandi
del piroscafo
"Italia" all'entrata
del ponte diga
Melide-Bissone.



Il boom economico è ormai alle porte e la ripresa è accompagnata da mutamenti radicali nel sistema di vita. La gente riscopre la voglia di viaggiare e il Ticino prende quota fra le mete più battute e apprezzate dai turisti del Nordeuropa. È un attraente avamposto del sud. Anche la Società di Navigazione deve tener conto dei cambiamenti e persino intuire i desideri di un pubblico spesso imprevedibile. Giuseppe Ferrazzini si dimostra, una volta di più, lungimirante. Si batte per ottenere prestiti indispensabili allo sviluppo dell'azienda. Ma incontra opposizioni tenaci nel Consiglio d'Amministrazione. Non si lascia scoraggiare: "Se i debiti non li facciamo adesso, mentre i tassi d'interesse sono bassi, quando allora?" Intanto, nel '52, lo Stato del Canton Ticino è entrato a far parte della SNL come azionista nella misura del 25 per cento. Il direttore precisa la sua strategia: stabilire contatti diretti e seguiti con l'Ufficio federale dei trasporti e conquistare la fiducia di Berna. Riesce così a ottenere il prestito per acquistare uno dei primi grandi battelli di linea modernissima a solcare le acque di laghi svizzeri nel dopoguerra. È l'"Elvezia"(1954), costruito a Kressbronn, sul Lago di Costanza e capace di trasportare 550 passeggeri. Mentre cresce l'afflusso di vacanzieri a Lugano, la flotta si equipaggia per ospitare comitive sempre più numerose. È la tendenza, che allora appariva irreversibile, di un momento di crescita economica.

Spettacolo
pirotecnico nel
golfo di
Lugano, 1934.



Una
motonave
classe
"Elvezia"
in fase
di approdo
a Brusino,
1971.





promesse e insidie **del boom**



■ I cambiamenti d'epoca

suscitano inevitabilmente inquietudini e il clima sociale ne risente.

- Nel 1957 le cronache ticinesi devono registrare un evento anomalo: il 1° giugno entra in sciopero una parte dei lavoratori alle dipendenze della SNL, in particolare quelli che aderiscono al Sindacato Cristiano Sociale. La vertenza, nata nell'ambito del rinnovo del contratto collettivo di lavoro, mette in evidenza una rivalità sindacale: mentre si giunge a un accordo con la Federazione dei ferrovieri, socialista, è scontro con i Cristiano-sociali. "Fu un momento delicato, ricorda Giampiero Ferrazzini, che mio padre riuscì a superare dando prova di abilità e tatto: dopo i disordini, si preoccupò per ristabilire il clima di fiducia e di familiarità di sempre, indispensabile in un'azienda di piccole dimensioni dove tutti lavorano fianco a fianco". In ogni caso, l'episodio aveva fatto notizia mobilitando anche le autorità politiche.

L'allora sindaco di Lugano, Paride Pelli, era intervenuto per invitare a una tregua: che almeno il giorno di Pentecoste, tipico appuntamento turistico, i battelli circolassero.


Ne andava di mezzo il buon nome della città. "Per fortuna, quel giorno piovve a dirotto" conclude filosoficamente Ferrazzini.

Nel 1962, la flotta della SNL è ormai completamente motorizzata diesel dopo il varo dei battelli "Ticino" (1957), "Lugano" (1961) e "Italia" (1962), gemelli dell'"Elvezia". "Con l'ultimo pennacchio di fumo, levatosi dalla ciminiera del piroscifo "Italia", il primo ottobre 1961 dopo il corteo della vendemmia, termina la storia dei piroscafi a vapore sul Lago di Lugano", scrive Antonio Vanoni nel libro "Il Lago di Lugano", (1988 Edizioni Edelweiss). La Società di Navigazione che, grazie all'impegno di Giuseppe Ferrazzini è stata riconosciuta azienda di trasporto per il traffico generale di utilità pubblica, ciò che comportò la copertura del disavanzo in caso di deficit da parte di Cantone e Confederazione, affronta con ottimismo gli anni '60. Si respira aria di euforia. L'economia tira, Lugano si avvia a diventare la terza piazza finanziaria svizzera, cambiando velocemente faccia. La city bancaria rischia d'insidiare la stazione turistica che, non di meno, accentua il suo potere d'attrazione. E i battelli contribuiscono a questo sviluppo confermando una crescente popolarità fra i visitatori del Luganese. I lavori di trasformazione del ponte diga di Melide, portati a termine nel 1965, ne hanno facilitato

il transito attraverso arcate allargate a 20,3 metri. Sul filo di una crescita, che sembra incontenibile, nel 1970 la SNL registra un milione e 175 mila passeggeri: un record rimasto ineguagliato.

Infatti, l'anno successivo, arriva l'inatteso tracollo. Il Ceresio viene dichiarato non balneabile dalle autorità elvetiche. La notizia fa il giro della Svizzera e del mondo, enfatizzata anche con intenti concorrenziali. Se Lugano perde quota, altre località ne possono approfittare. Come sempre, le disgrazie altrui servono. Ma doveva pure servire da lezione alla città stessa che, per troppi anni, aveva trascurato il suo rapporto con il lago anche se l'allora presidente della Pro Lugano, Gastone Luvini, aveva ripetutamente lanciato l'allarme inquinamento. Ascoltato troppo tardi. Fatto sta che la non balneabilità, decretata in un momento in cui cominciava a diffondersi la coscienza ecologica, ebbe conseguenze pesanti per lo sviluppo turistico.





“Il divieto di balneazione modificava l'immagine stessa della città e della regione, faceva pensare a una presenza malsana, putrida, persino pericolosa” rievoca Giampiero Ferrazzini che, nel 1965, aveva assunto la direzione della SNL, mentre suo padre era passato alla presidenza del Consiglio d'Amministrazione. Quegli anni '70, impregnati di spirito contestatario e di nuove tendenze anche dal profilo turistico, si rivelarono assillanti per il direttore. Racconta: “Il drastico calo dei passeggeri ci aveva colto con le tariffe più basse di tutta la Svizzera e fummo costretti a reagire adeguando, di anno in anno, i nostri prezzi nel rispetto ovviamente delle prescrizioni federali”.

Alla testa di un'azienda che doveva lottare per la sopravvivenza e alle prese con le incognite di un flusso turistico sempre meno prevedibile, Giampiero Ferrazzini si sentiva impegnato in prima linea: “Mi recavo sul posto di persona, la sera e i pomeriggi festivi, a costatare come andavano le cose: qual era l'affluenza agli imbarchi, quali potevano essere le eventuali manchevolezze del nostro servizio”. E poi, continuando la tradizione paterna, si è preoccupato di mantenere buone relazioni con Berna: “Per essere un interlocutore credibile non bisogna soltanto battere cassa ma dimostrare la propria efficienza”.

Insomma, un direttore non rintanato dietro una scrivania ma attivo sul campo: a bordo dei battelli, agli imbarcaderi, nelle agenzie di viaggio, con gli albergatori.

E con le autorità, pronto a discutere per difendere le cause della SNL: per esempio, la richiesta, rimasta sinora inascoltata, di migliorare l'accesso all'imbarcadero Centrale di Lugano con un passaggio pedonale diretto in superficie. Durante la sua direzione, Giampiero Ferrazzini ha visto normalizzarsi la situazione del lago: placato il clamore del divieto, che venne tolto progressivamente a partire dall'84, il Ceresio ha riconquistato potere d'attrazione e fiducia. Il flusso turistico si è nuovamente infoltito, negli anni '80, stabilizzando il numero dei passeggeri trasportati ogni anno dalla SNL a un vertice di 700 mila per poi attestarsi intorno al mezzo milione negli anni '90. Un ridimensionamento da cui gli addetti ai lavori hanno dovuto ricavare indicazioni. Non si deve più aspirare unicamente a una crescita quantitativa, come già presagiva Marco Solari quando dirigeva l'Ente Ticinese per il Turismo. Bisogna piuttosto puntare sulla duttilità, la capacità di adattamento alle situazioni, ai gusti, agli umori del momento. Ricorda Ferrazzini:

“Nell'83, in occasione della mostra degli impressionisti provenienti dai musei sovietici a Villa Favorita il nostro servizio di navetta fu letteralmente preso d'assalto, tutti i giorni, da aprile a novembre. Un successo inatteso che, però, aveva avuto un precedente negli anni '70, durante i lavori per gli impianti di depurazione lungo la riva quando venne introdotto un collegamento lacuale rapido Lugano-Paradiso. D'altra parte, sempre nell'ambito dello spirito di servizio alla collettività, si deve ricordare che la SNL ha assunto, nel 1934, la gestione dell'autolinea che collega Lugano con Campione”. Se, a dispetto del fervore ecologista, il battello non è riuscito a scalzare la macchina dal suo predominio come mezzo di trasporto per chi si reca al lavoro, in particolare per i frontalieri, si è assistito a un suo rilancio come luogo d'incontro per ricorrenze familiari, feste sociali, gite a complemento di congressi. Fecero epoca, negli anni '60, gli “Showboats”, organizzati dal Club del jazz, e le risottate con il cuoco Molinari. E a questo proposito, va ricordata la cura dedicata alla cucina, servizio dato in appalto a ristoratori luganesi. Una tradizione se si pensa che già agli inizi del secolo i passeggeri di prima classe avevano a disposizione lussuose sale da pranzo, rivestite di mogano con tavole perfettamente apparecchiate. Servizi di ristoro che, evidentemente, si sono poi adattati ai tempi.

Varo dei Motor-yacht “San Lorenzo”, 1987.

Disegno tecnico della motonave “Elvezia”.

Musica a
bordo.

Viaggio
inaugurale
della
motonave
"Paradiso",
1977.



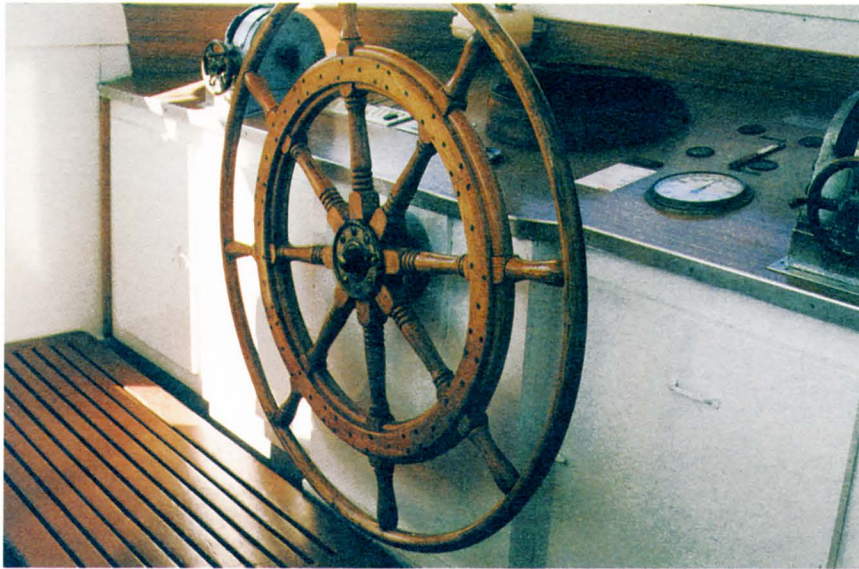
Sul filo dei decenni, il battello, insomma, ha dovuto rispondere a esigenze diverse che ne hanno modificato le dimensioni, le strutture, l'estetica, le prestazioni. Le ultime acquisizioni della SNL sono indicative di tendenza: le motonavi "San Lorenzo" (1987) e "Sant'Ambrogio" (1988) fatte costruire a Viareggio rompendo con la tradizione dei cantieri germanici o svizzerotedeschi. Osserva Ferrazzini: "Si voleva qualcosa di veramente nuovo, capace di differenziarsi da quanto già esisteva in Svizzera, un'imbarcazione leggera, elegante, destinata a un numero limitato di persone, una sessantina, in grado di attraccare a tutte le località del lago, ai pontili di ritrovi, grotti, alberghi, e con un arredamento elegante". La flessibilità, nuova parola d'ordine in tutti gli ambiti della vita economica e sociale, si è imposta anche sulle onde del Ceresio. Uno spirito a cui s'ispirano anche i responsabili della SNL, che continua a essere rappresentativa della luganesità. Come sottolinea il presidente: "Il nostro Consiglio d'Amministrazione riunisce, proprio come nel passato, cittadini a cui sta a cuore la sorte della città. È una tradizione che si rinnova sul filo delle generazioni". Ma va detto che i sentimenti dei luganesi verso i battelli possono sembrare curiosi, persino contraddittori per una presenza che ormai appartiene al proprio orizzonte quotidiano.

Come immaginare il lago senza i battelli? Quel che prevale, comunque, è pure qui lo spirito individualista: dei battelli ci si vorrebbe servire liberamente, quando fa comodo usufruendo di orari su misura. Uno stimolo nuovo, evidentemente, per un servizio pubblico. Non per niente aumenta in continuazione il numero delle corse speciali: fino a 400 all'anno.





Plancia
della
motonave
'Elvezia'.
(Fotografia
Pierre
Cambianica)





insieme verso nuove **prospettive**



Presagire i cambiamenti e sapersi adeguare. È questione di intuito, di apertura mentale e di esperienza vissuta in prima persona negli anni '90 non trascurando le inchieste presso i viaggiatori. Ne è convinto anche l'attuale direttore Francesco Beretta Piccoli, subentrato nel '91 a Ferrazzini, che adesso occupa la carica di presidente del Consiglio d'Amministrazione. Ingegnere meccanico, con un'esperienza commerciale, si è reso conto, entrando alla SNL, di affrontare un mestiere da scoprire e da assimilare, muovendosi su fronti diversi. "È proprio quel che apprezzo in questo lavoro. Da un lato, le attività di cantiere mettono a contatto con una manualità concreta, oggi da recuperare, assecondandole con attrezzature moderne che consentono di eseguire gli stessi lavori con meno sforzo e personale. Dall'altro, l'impegno intellettuale, organizzativo e per certi versi creativo, di direttore di una società che non può operare chiudendosi nel suo guscio. Al contrario, oggi più che mai, si è tenuti a collaborare con altre aziende di trasporto, con enti turistici, con agenzie di viaggio, con responsabili di manifestazioni culturali e spettacoli.

Il timoniere Angelo Tagliabue sul piroscampo "Ticino".

Tutti, quindi, dobbiamo contribuire all'immagine turistica della città e della regione". Ed è un'immagine che dipende dall'evoluzione dei tempi, dall'economia e naturalmente dalle consuetudini di un pubblico più dinamico e curioso. Per soddisfarne le nuove richieste bisogna proprio mobilitare l'interdisciplinarietà che caratterizza la vita professionale moderna. Osserva Beretta Piccoli: "La crisi degli ultimi anni ha avuto anche aspetti positivi, ci ha costretti a ripensare il ruolo del turismo in Ticino, paese in cui l'offerta non può che essere qualitativa. Siamo tenuti, quindi, a proporre prestazioni e servizi accurati e mirati. Per la Navigazione, significa un'attenzione particolare nei confronti dei passeggeri grazie a personale cortese, disponibile, responsabile. Si pensi, per esempio, ai bisogni degli invalidi in carrozzina che salgono a bordo o agli escursionisti con la bicicletta che si spostano in battello. Il turista moderno di ogni età e condizione difende il suo diritto alla mobilità, aspira a vedere più cose. Da qui l'opportunità di mettergli a disposizione biglietti cumulativi che comprendono la corsa in battello e poi i percorsi in ferrovia sul Monte Generoso o l'ingresso al Parco Scherrer di Morcote o alla Swissminiatur.



Luoghi ameni del lago.
(Fotografia Carlo Meazza)

Le acque territoriali del Lago di Lugano: Svizzera e Italia.
(Fotografia Carlo Meazza)



Autobus Saurer dell'Autolinea internazionale Lugano-Campione d'Italia.
(Fotografia Carlo Meazza)

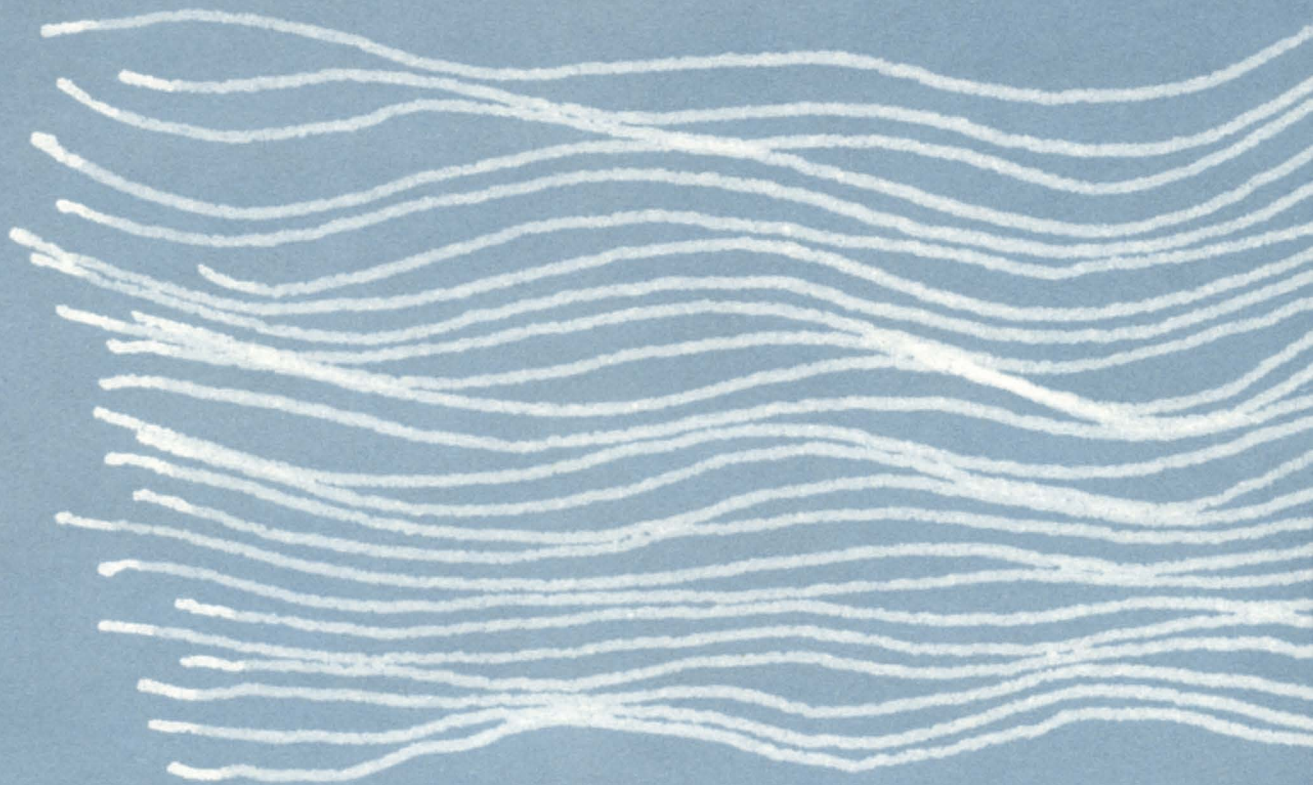
Ai debarcaderi di Lugano e Paradiso sono in vendita biglietti per i mezzi di trasporto e gli spazi espositivi che gravitano intorno alle sponde del lago. Non va dimenticato che, con oltre 500 mila passeggeri all'anno, la navigazione continua a essere il mezzo di trasporto a uso turistico più frequentato della regione". Il direttore della SNL giustifica il suo ottimismo nei confronti dell'avvenire: "Io credo nel potere d'attrazione della "Sonnenstube". Non è una leggenda, è un fatto statisticamente accertato, godiamo di un clima mite e soleggiato, capace di attirare gli ospiti del nord Europa, una clientela che desidera il sole e un buon servizio. Ma nell'ambito di questo turismo qualitativo, bisogna tenere gli occhi bene aperti sull'attualità della cronaca: per esempio, la chiesa di Botta sul Tamaro o il telescopio sul



Generoso rappresentano punti d'attrazione di cui si deve tener conto cercando, nel limite del possibile, d'integrare questi nuovi itinerari.

E, più in generale, tastando il polso al turismo si avvertono tendenze: per esempio la vacanza che diventa sempre più breve e familiare. Non a caso, abbiamo installato a bordo della motonave "Ticino" una timoneria in miniatura destinata ai bambini. Per non parlare poi della sensibilità ecologica che c'impegna in prima fila come fruitori del lago". È questa una preoccupazione ben nota ai responsabili della SNL, i cui battelli sono tenuti a rispettare rigorose norme federali e cantonali. Vale la pena di ricordare che i battelli della SNL non versano carburante e neppure acque luride nel lago e che per sicurezza i serbatoi non sono a contatto con lo scafo. Inoltre i gas di scarico inquinano l'aria il meno possibile in quanto il diesel impiegato è a basso contenuto di zolfo e per le parti sommerse si è fatto uso di vernici non aggressive per le acque. Osserva il direttore: "Tutto ciò non deve spaventare, anzi. Se si migliorano le condizioni del lago si garantisce la nostra stessa sopravvivenza di azienda di lago. I risultati, del resto, sono percettibili e controllabili. Sino a una profondità di 50 metri, il lago è risanato. Altro discorso per i fondali, in conseguenza all'uso dei fosfati. Ci vorranno decenni per ottenere un miglioramento definitivo. Ma il problema, evidentemente, non concerne soltanto il Ceresio".

Difficile affacciare prospettive a lunga scadenza sull'avvenire turistico. "Mi sforzo per essere propositivo ma pianificare con largo anticipo è azzardato. Oltretutto, nel Ticino, manca un centro di ricerca specifico per il turismo. Per quel che concerne la SNL, mi sembra di avvertire simpatia per il lago, c'è persino nostalgia per i battelli a vapore. Ma è irrealistico pensare che il battello possa concretamente concorrenziare l'auto o il torpedone per gli spostamenti quotidiani. Per il momento, d'accordo con l'autorità cantonale, non sembra il caso di costruire mezzi veloci sul Lago di Lugano: verso sud c'è l'ostacolo del ponte diga che frena la velocità, verso Porlezza anche un catamarano veloce non riuscirà a essere concorrenziale con la corriera". Insomma, al battello spetterà un ruolo nell'ambito del turismo e dello svago, abbinato, però, all'impegno, che costituisce un mandato ufficiale, di assicurare i regolari collegamenti con le località rivierasche. Non tutti gli abitanti di Gandria, Bissone o Brusino dispongono necessariamente di una propria auto e il battello diventa indispensabile. Ma come sarà questo battello dell'avvenire? "Grande con poche persone a bordo" risponde un pò ironicamente, con un paradosso, Francesco Beretta Piccoli alludendo alle aspirazioni di passeggeri sempre più esigenti.



il cantiere, i mestieri, **gli uomini**



■ Il 18 gennaio 1883,

la SNL acquistò da Giuseppe Cattaneo di Viganello un terreno in riva al lago nella zona della Lanchetta per sistemarvi il proprio cantiere. In precedenza, i battelli venivano montati alla Rivetta, di fronte all'attuale Kursaal e poi ancorati a boe, disseminate un po' in tutto il golfo.

— Nel 1908, con l'aggiunta di un'ulteriore striscia di terreno ceduta dal Comune di Lugano, si ebbe a disposizione un'area complessiva di circa 7000 mq, occupata in gran parte da un edificio che ospita, da un lato, gli uffici amministrativi e, dall'altro, il cantiere vero e proprio con lo scivolo che consente l'alaggio dei natanti. Quasi tutte le operazioni che concernono il montaggio del natante e la sua manutenzione vengono eseguite "in casa": lavori di falegnameria, di meccanica, di verniciatura.

Sono mansioni svolte, durante l'inverno, dagli equipaggi che in tal modo si riciclano e completano poi la loro formazione con corsi di salvataggio e antincendio. Ma tutto ciò avviene nel riserbo che circonda le attività di un'azienda privata: in altre parole, diversamente che in altre città di lago o di mare, il cantiere conduce una vita propria che il pubblico non vede e persino ignora. Un'occasione perduta perchè anche un cantiere lacuale emana un innegabile fascino.

In realtà, proprio qui si svolgono attività che appartengono a un mestiere accaparrante che giustifica l'attaccamento e la fierezza di chi lo esercita. Non per niente, quella del "batelot" rappresentò, nel passato, una tradizione locale e familiare. La storia della Navigazione è quindi anche una storia di uomini. E li ricorda Antonio Vanoni nel libro "Il Lago di Lugano", dedicato appunto alla memoria del padre Pietro, capitano e caposervizio per 44 anni. Con lui, l'autore rievoca figure di "lupi di lago" a loro modo leggendari: il capitano Giocondo Bianchi, con oltre 50 anni di servizio, il capocantiere Antonio Rezzonico con 55, e poi Angelo Tagliabue, Rocco Taroni, i capitani Cosimo Bizzozzero, Lurati, Discepoli, Devecchi, e altri ancora. E naturalmente Luigi Riva, primo capitano sul Ceresio. Un dipinto ne ritrae il volto pensoso e severo, quasi fosse consapevole di un ruolo di capostipite diventato a suo modo storico. Ai capitani, ai tecnici e agli artigiani, e spesso sono la stessa cosa, fa da comune denominatore la fedeltà a un lavoro non come tutti gli altri. Un sentimento che non si è esaurito.

Lo conferma José Muñoz, da quasi 40 anni presso la SNL e oggi capotecnico responsabile del cantiere, della flotta, degli impianti di terra, nonché degli esami periodici dei piloti e dei motoristi: "È un mestiere che prende. Il 95 per cento delle persone che ho visto arrivare qui è rimasto.

Per esempio, Aldo Righeschi, assunto nel 1952 per una sostituzione di quindici giorni, ha continuato per 44 anni. Quest'attaccamento si spiega, innanzitutto, con l'ambiente stesso in cui si svolge il lavoro: il lago, a contatto con gli elementi naturali che bisogna imparare a conoscere e a dominare, e poi la gente, con cui si stringono relazioni di familiarità persino fra i turisti. Ci sono ospiti che si ricordano di noi, a distanza di anni. E poi c'è il rapporto materiale con il proprio battello, a cui accudire sul piano tecnico. Un mestiere, quindi, che ne implica diversi. Il pilota è un battelliere che impara a manovrare l'imbarcazione e viene addestrato anche ad affrontare eventuali emergenze: il fuoco a bordo o un passeggero in acqua. A questo proposito, ogni anno si svolgono esercitazioni con simulazioni d'incidenti. Si tratta di verificare le capacità di reazioni, anche psicologiche, del personale di bordo, e l'uso corretto degli estintori. La parola d'ordine è allarmare, salvare e spegnere. In ogni caso, la precedenza va data all'incolumità dei passeggeri. Non mancano, poi, gli imprevisti dovuti alla meteorologia e che, forse, il pubblico tende a sottovalutare. Per esempio la nebbia: relativamente rara sul Ceresio, ma quando compare può essere una coltre fitta che impedisce ogni visibilità per cui bisogna procedere a bussola.

Più frequenti i venti e le tempeste che arrivano all'improvviso e mettono alla prova l'esperienza dei piloti, che devono riconoscerli cercando di raggiungere le zone più riparate. Insomma questo è un mestiere che s'impara facendolo. Sul piano dell'insegnamento pratico, si diventa marinai sotto la guida di colleghi anziani dimostrando di conoscere il battello in tutte le sue parti. Dopo la formazione iniziale, per cinquanta giorni di navigazione si può circolare unicamente su battelli dove ci siano già due esperti. Soltanto l'esperienza man mano acquisita porta al vero dominio della professione. Questo vale anche per le attività di cantiere attraverso le quali il pilota-comandante o il marinaio-bigliettario subisce una forma di riciclaggio stagionale. Durante l'inverno, soprattutto, ci si deve occupare della manutenzione delle imbarcazioni".

"Ma non si è sempre trattato soltanto di manutenzione. Talvolta al cantiere di Cassarate si sono portati a termine i lavori di costruzione e di allestimento dei battelli: è successo nel caso del "Morcote" e del "Paradiso", usciti dalle officine Bühler di Taverne e poi completati dalla SNL".

Oggi le conoscenze artigianali non bastano più. S'impone l'aggiornamento tecnologico per tenere il passo con uno sviluppo che ha cambiato la faccia anche alla nostra navigazione.



Personale di bordo impegnato in cantiere nei lavori invernali di manutenzione negli anni '50.



Dopo l'era del vapore, è arrivato il motore diesel e, adesso, il computer. Commenta Muñoz: "Effettivamente, fra di noi, c'è chi è stato testimone di questa trasformazione e può dire: ho cominciato con la pala del carbone e finisco con lo schermo del computer". Ormai, anche per i battelli, il computer fa parte di una strumentazione insostituibile: grazie al suo intervento, il motore può essere gestito in maniera più razionale ed ecologica. "Certo, le manovre spettano ancora al pilota, ma è il computer a regolare il motore segnalando qualsiasi anomalia al personale di bordo". L'epoca ha inciso anche su questa professione cambiandone i connotati dal punto di vista umano. Non appartiene più alle tradizioni luganesi. Da diversi anni i battellieri si reclutano fra lavoratori di origini diverse. Muñoz, per esempio, è nato a Barcellona anche se ormai luganesizzato. Con ciò la professione del battelliere non sembra in via di esaurimento. Anzi, la crisi, che ha saputo in certi casi indurre a utili ripensamenti, sta riavvicinando alcuni giovani anche a questo mestiere, tipico in una regione di lago. Potrebbe essere il risveglio di una tradizione locale di cui si è consapevoli e persino gelosi alla SNL. Nella sede di Cassarate, un locale raccoglie i cimeli della Navigazione del passato: strumenti di bordo, manifesti, orari e tariffari, fotografie. Una sorta di museo dall'inconfondibile profumo marinaro.

“Vita sul battello”

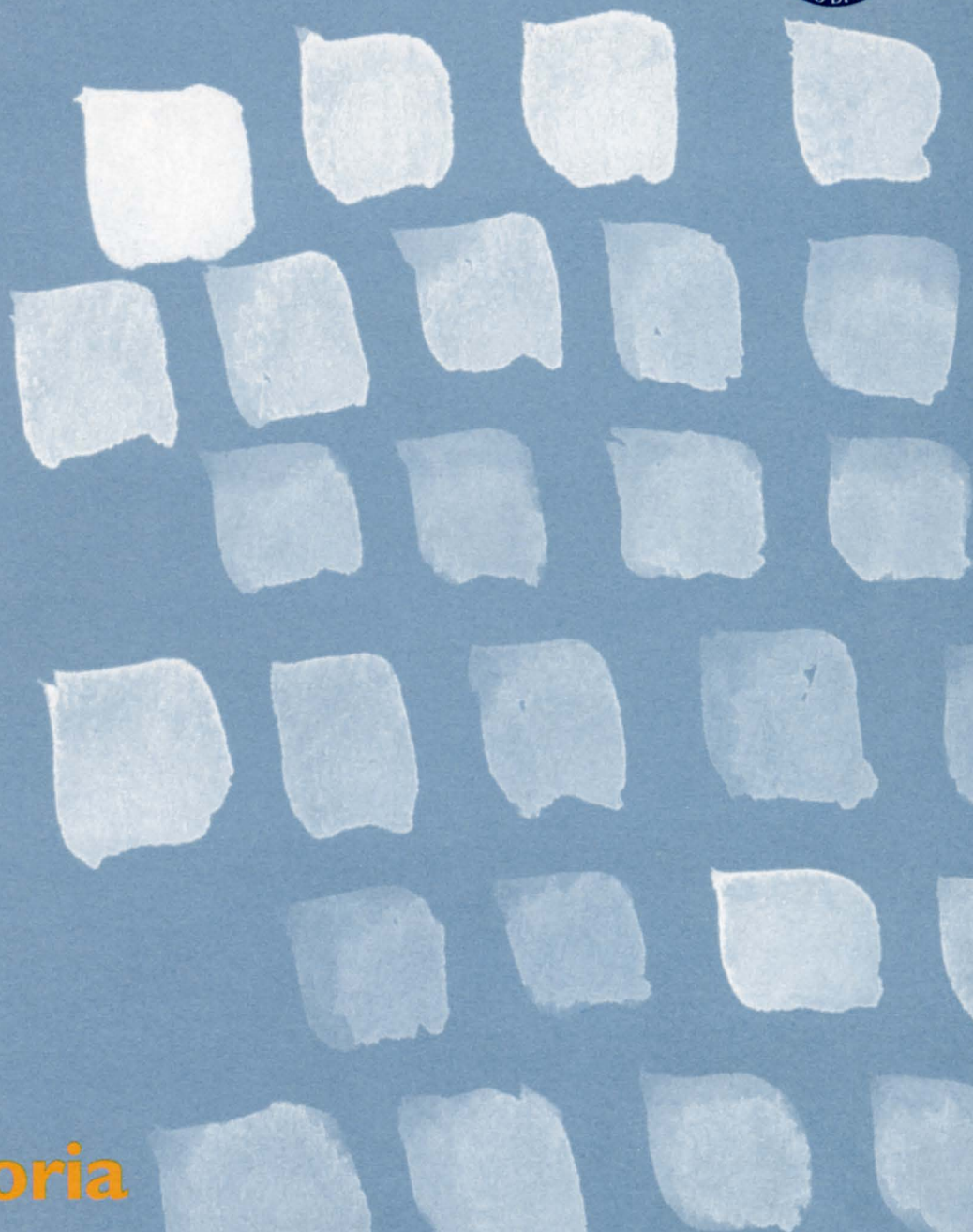
Così s'intitola uno dei venti capitoli del libro “Storie di Lago” (edizioni San Giorgio) in cui Sergio Grandini rievoca l'ambiente che, ogni giorno, si ricreava spontaneamente sul battello in rotta da Lugano a Porto Ceresio e ritorno. Nato e cresciuto a Campione, Grandini è stato per forza di cose un assiduo frequentatore dei battelli, con in più la passione di un autentico uomo di lago. Negli anni della sua infanzia e gioventù, prima, durante e subito dopo la guerra, il battello era il mezzo di trasporto obbligato dove questo passeggero attento registrò umori umani che, rivisitati a distanza di decenni, sono diventati preziosi documenti di storia minore. Ecco, attraverso i ricordi di Grandini, riproporsi le figure dei capitani, insediati nella cabina di comando, “una specie di sancta sanctorum”: “Pietro Vanoni, incuteva rispetto per la sua riservatezza, Dario Devecchi, disincantato, rapido, sorridente ed estroverso, Cosimo Bizzozzero, aitante, premuroso, controllato...” A ogni scalo, salivano persone, anzi personaggi, che animano una vita di bordo familiare persino pittoresca: dalla cantante Meme Bianchi,

diva della Radiosa dei tempi del maestro Paggi, proveniente da Porto Ceresio, a Teucro Isella, ispettore scolastico che, rileva Grandini, “non trascurava occasione per interpretare, anche sul tragitto in battello, le funzioni educative per le quali sembrava essere stato creato”. E poi, da Brusino, “il futuro scultore Pierino Sulmoni, e Dante Rossi, suo maestro e già scultore affermato, Tarcisio Poma, giovanissimo professore, ammirato per la sua modestia e la sua cultura, ed Efsio Polli, il mitico maestro delle scuole comunali di Lugano”. Altri ancora come il pittore Fausto Agnelli e Battistino Boffa, caricaturista della “Rivista di Lugano” e poi impiegati, segretarie, pescivendole componevano una piccola folla di passeggeri diventati per il giovane Sergio Grandini compagni di viaggio di cui osservare, anche un po' maliziosamente, certi tic. Insomma, il battello appariva una sorta di piccola piazza galleggiante capace di sollecitare l'attenzione e insieme la fantasia di un passeggero che vi ha colto momenti significativi della vita di ieri.



L'equipaggio di una
motonave classe
"Elvezia". Da sinistra
a destra: John
Delmuè, motorista;
Michel Resegatti,
pilota; Roberto
Goulène, bigliettaio,
1997.
(Fotografie
Marco d'Anna)





storie nella **storia**

Da destra a sinistra:
capitano
Cosimo Bizzozzero,
timoniere
Angelo Tagliabue,
bigliettaio
Fasola
sul piroscampo
"Sempione".



■ Alla storia di 150 anni

di navigazione appartengono, inevitabilmente, episodi curiosi, incidenti, naufragi. Già Virgilio Chiesa ricordava "tra gli eventi accaduti a bordo, una nascita, un decesso, due insani tentativi di annegamento sventati da pronto salvataggio".

— Le cronache dei decenni successivi ne hanno aggiunti tanti altri. "Può succedere, ricorda Muñoz, che qualcuno tenti di buttarsi. E' una forma di attrazione fatale". Ma può capitare che qualcuno si butti non per sopprimersi ma per salvarsi. Sergio Grandini ricorda, infatti, la vicenda rocambolesca del campione Daniele Taroni.

Mobilitato al fronte durante la prima guerra mondiale, di ritorno al suo paese per una licenza decise di non più presentarsi alle autorità militari rifugiandosi in territorio svizzero a Melide. Ma quando seppe che la madre era in fin di vita non poté fare a meno di correre a Campione, dove i carabinieri l'acciuffarono caricandolo a bordo del battello diretto a Porto Ceresio.

All'altezza del ponte diga, Taroni benchè in manette si tuffò raggiungendo a nuoto la riva elvetica. Inevitabili, purtroppo, gli incidenti sul lavoro a cominciare da quello del giovane Luigi Ballisti, morto una sera di novembre del 1913 mentre accendeva le lanterne di segnalazione sulle boe. E più vicino a noi, Giuseppe Daverio, il popolare Pepott che i luganesi anziani ricordano, annegò mentre svolgeva le sue funzioni di addetto allo scalo di Paradiso. Per quel che concerne gli incidenti sul lago, l'aumento del traffico privato ha intensificato i rischi di collisioni che, tuttavia, sono rimasti episodi rari, che fecero epoca. Come quello dell'8 agosto 1923, in cui il "Sempione", dirigendosi verso l'imbarcadero Giardino, si scontrò con un piccolo fuoribordo, che si capovolsse provocando la morte di due persone a bordo. Una terza poté essere tratta in salvo dal cassiere di bordo, Felice Vanoni. E sempre Sergio Grandini rievoca il crudele destino del pescatore campione Ambrogio Boffa: la mattina del 2 novembre 1957, mentre stava ritirando le reti nei pressi del ponte di Melide, la sua barca ad arcioni venne investita dalla prua del "Morcote", che avanzava in una nebbia fitta.





LUGANO

L'ing. Giuseppe Ferrazzini s'immerge con lo scafandro per il recupero del piroscifo "Ticino", 1927.



Il pescatore venne risucchiato dall'elica del battello. Risale alla prima domenica dell'ottobre 1980, dopo il corteo della vendemmia, la tragica collisione fra una motonave e un motoscafo, che fece tre vittime su quest'ultimo. Fu necessario ricorrere al batiscafo di Piccard per recuperare le salme. Ma nella vita tragedia e farsa non di rado s'intrecciano come conferma l'episodio del surfista, spinto pericolosamente al largo dal vento del nord e tratto in salvo dal personale di un battello della SNL. Una volta issato a bordo, ci si rese conto che era completamente nudo e allora per proteggerlo dal freddo e dagli sguardi indiscreti non si trovò niente di meglio che avvolgerlo nella bandiera svizzera, strappata dal pennone. Più frequenti i danni prodotti dal maltempo, soprattutto nel passato quando le imbarcazioni venivano ancorate a boe. Oggi, rientrano tutte nel cantiere di Cassarate. Nei primi decenni del secolo è quindi tutto un succedersi di battelli che, rotti gli ormeggi, furono scaraventati a riva. L'allargamento delle arcate sotto il ponte diga ha praticamente eliminato il pericolo di urti verso l'alto, con il cammino, o lateralmente, con le pale. Tuttavia, la navigazione rappresenta un contatto, e quindi una sfida continua, con una superficie d'acqua mutevole e a volte insidiosa.

Nel passato, prima dei lavori di sistemazione della Tresa, il Ceresio era esposto al rischio di piene e straripamenti, che mettevano in difficoltà gli approdi dei battelli. L'ultima grande inondazione, che sommerse Piazza Riforma e le vie del centro, risale al novembre del 1951. Il lago, insomma, riserva sorprese dovute alle incognite della meteorologia. Anche il mite Ceresio ha conosciuto, sia pure minimamente, l'aggressione del ghiaccio. È successo, secondo gli annali della Navigazione, il 27 gennaio 1880 e il 12 febbraio 1890: nel golfo di Ponte Tresa, il battello dovette rompere un sottile strato gelato. E il ghiaccio comparve, per l'ultima volta, nell'inverno del 1947, in alcuni punti delle rive del Ceresio. Ma l'episodio più spettacolare e senza pari negli annali della SNL, fu il naufragio del "Ticino", "un meraviglioso battello, saldo, agile come un'anguilla, con un'aria un pò battagliaiera", per riprendere la colorita descrizione del Vanoni. Ebbene, nella notte fra il 24 e il 25 settembre 1927, sotto l'urto di una violenta tempesta che ne ruppe gli ormeggi, il "Ticino" urtò contro una piattaforma della fognatura, davanti ai due imbarcaderi di Lugano, procurandosi tre falle. Vani i tentativi per turarle. Il battello affondò mentre la sirena "emise un lamento prolungato, un ultimo saluto alla gente di Lugano", commenta pateticamente l'autore. Impegnativa l'operazione di recupero, affidata all'impresa Beckedorf di Amburgo.

progresso". Era la testimonianza di una sensibilità particolare per il lago che Biscossa da giornalista avrebbe poi riconfermato salendo a bordo del sommergibile di Jacques Piccard per esplorare i fondali del Ceresio "malato" negli anni '60 e lanciare quindi un utile SOS.

Un'impresa che evidentemente non può essere alla portata di tutti. Mentre di tutti può essere la consapevolezza del valore del lago e dell'importanza dei mezzi di trasporto che l'hanno conquistato e che hanno contribuito ad aprire una nuova dimensione del paesaggio e a intensificare i rapporti umani fra gli abitanti lungo le rive, al di qua e al di là della frontiera. Visti dai battelli, le rive, i villaggi, la città acquistano maggior respiro e profondità.

Grazie ai battelli, la gente ha familiarizzato trovando nuovi punti d'incontro.

E con i battelli, il lago ha ottenuto nuove forme di vita: la notte, per esempio, con le rive illuminate, da ammirare dall'acqua.

Furono necessarie sei chiatte, trasportate con difficoltà sotto la galleria ferroviaria del San Gottardo. Racconta il Vanoni: "Il Ticino giaceva alla profondità di 49 metri. Iniziarono imbragando il piroscavo per mezzo di quattro corde metalliche sostenute da carrucole poste sulle chiatte... Il piroscavo riaffiorò totalmente dal fondo ridotto in uno stato pietoso. Fu trascinato in cantiere da due battelli agganciati ai suoi fianchi, imbandierato col gran pavese: era esattamente il 14 dicembre 1927. La macchina si rivelò ancora intatta, senza nessun guasto grave".

Fu rimesso a nuovo e, per la Pasqua del '28, riprese regolarmente servizio: sino al 1957. Fra gli spettatori, che assistettero al recupero del "Ticino", si trovava anche il futuro giornalista e scrittore Giuseppe Biscossa, allora ragazzo. Quando il battello venne riportato a galla, Biscossa provò un sentimento di fierezza: "Ci sentimmo, noi luganesi delle elementari, un pò come oggi devono sentirsi gli abitanti delle zone attorno a Capo Canaveral e a Baikonur, punte avanzate del

Un'idea presagita, già nel 1934, dall'allora presidente della Navigazione Giovanni Casella, quando appunto si decise di sottolineare con festoni di lampadine bianche, gialle e rosse l'arco del lungolago davanti al quale sarebbe sfilato un battello.

Un'iniziativa che si può considerare antesignana delle feste del lago, attrazione turistica collaudata a partire dagli anni '60 a cui i battelli recano un insostituibile contributo.

Portare sul lago, favorire la conoscenza di un ambiente naturale ricco di una vita propria rispettandolo, rendere consapevoli del privilegio di essere gente di lago: sono le funzioni che i battelli della SNL hanno svolto, con efficienza, in un secolo e mezzo di vita. E che superano, evidentemente, quelle di un semplice mezzo di trasporto. Attraverso le sue difficoltà, le sue crisi, le sue riprese, i suoi adeguamenti, la storia della Navigazione riflette la storia stessa di una città il cui destino è stato profondamente segnato dal suo lago. Anche se, magari, sembra dimenticarlo.

Ceresio, un nome, due origini

L'origine del nome del lago di Lugano non è scientificamente accertata. Ci si affida quindi alle leggende e alle supposizioni. Una, ritrascritta da Alma Chiesa e pubblicata nel volume

"Il meraviglioso, leggende, fiabe e favole ticinesi (Sponde del Ceresio)", evoca la presenza di un signore del lago di nome, appunto, Céreso.

Sarebbe stato lui a uccidere un mostro che, in tempi remotissimi, infestava le acque rendendole burrascose e infide. Schiacciato il mostro sul fondo, il lago assunse la

fisionomia e la dolcezza attuali: e, insieme, il nome derivato da quello del suo liberatore, Ceresio. Ma Ceresio potrebbe avere anche un'origine

etimologicamente riconoscibile: il nome proverrebbe dal latino "Cerasus", il ciliegio, da cui deriva il dialettale "sceresa", e quindi il nostro sarebbe il lago dei ciliegi.

Veduta della sede
di Lugano
della BSI - Banca
della Svizzera Italiana,
che ha contribuito
alla realizzazione di
questo libro.





La Società Navigazione del Lago di Lugano nel 1998

Presidente

Giampiero G. Ferrazzini

Vicepresidente

avv. Franco Felder

Membri del Consiglio

comandante Pietro Baragiola

dr. Ermes Borsari

avv. Adriano Censi

avv. Dario Clericetti

Antonio Regazzoni

Ufficio di Revisione

lic. oec. Mario Cao

avv. Alberto Veladini

dr. Severo Antonini

arch. Gian Giuseppe

Enderlin, supplente

Direttore

dr. ing.

Francesco Beretta Piccoli

Collaboratori

45 (media annuale)

