

CITTÀ CHE CAMBIANO

Il calore a mille metri sul mare

La Chaux-de-Fonds si ribella alla nomea di città più brutta della Svizzera e punta sull'Unesco

Christian Moccia

A La Chaux-de-Fonds non si arriva per caso, anche perché qui non si può essere solo di passaggio. Bisogna invece aver voglia o necessità di salire fino ai suoi mille metri di altitudine, bisogna volersi lasciare alle spalle qualcosa e prepararsi ad altro, o forse è ancora meglio non prepararsi affatto. Poi ci vuole del tempo, per cambiare treno e avvicinarsi zigzagando fra le prime pieghe del Giura e, ancora, avventurandosi in automobile, bisogna sperare che non nevichi, o che non sia caduta neve nelle ultime settimane, perché qui il ghiaccio resta fino alle soglie dell'estate e le montagne di neve accumulata sui marciapiedi te le ritrovi fino al mese di giugno.

Il fatto è che La Chaux-de-Fonds non è una città come le altre, e te ne accorgi fin da subito, fuori della stazione o una volta lasciato il parcheggio. Sembra non assomigliare a niente, o forse sì, c'è come un'aria da città americana fatta di case europee, un pezzo di Midwest incastonato nella vecchia Europa, ma questa è soltanto la prima impressione, quella che cambierà ancora una decina di volte prima della partenza. Certo c'è chi non la ama, ma è probabilmente colui che non si è preso la briga di andarla a scoprire, perché non ti offre niente su un vassoio d'argento e non è di quelle che alla prima occhiata vedi tutto.

Il suo fascino te lo devi meritare, ma poi difficilmente non ne rimarrai sedotto. Così c'è da girare e rigirare percorrendo il suo reticolo di strade parallele e perpendicolari, c'è da guardarla in lungo e in largo, da salire anche sulla torre panoramica dell'Espace Cité e, alla fine, per chiudere degnamente il cer-



chio, c'è da mettere il naso in una delle numerose e intramontabili bettole. È lì dentro che pulsa il vero cuore cittadino, quello che racchiude l'identità di chi la abita, perché da queste parti la gente non la vedi tanto per le vie, tranne durante le affollate manifestazioni estive, la incontri invece nel chiuso dei locali, dove si scioglie come ghiaccio al sole o dove forse neanche ha bisogno di sciogliersi, perché qui il calore umano è pari al freddo che ci trovi d'inverno.

È il regno degli orologi, certo, e lo è ancor più che altrove, anche perché qui le manifatture orologiere la città l'hanno fatta da capo, ricostruita dopo lo spaventoso incendio del 1794 che si era portato via l'intero borgo. Allora si era pensato ad una rinascita attenta, ad una ricostruzione a scacchiera, in modo da scongiurare la propagazione di un eventuale nuovo fuoco. Poi gli atelier sono cresciuti, si sono moltiplicati e, arricchendosi, hanno contribuito a modellarla ulteriormente. Ora ritroviamo la sua architettura Belle Époque, le case Art Nouveau che affiancano quelle operaie, lo stile tipicamente giurassiano vicino a quello più impegnativo in voga prima delle due guerre, tanto che il tutto forma un insieme urbanistico ottocentesco unico in Europa. Ed è così che di questi tempi, assieme alla sorellina Le Locle, città per certi versi simile e gonfia d'orgoglio, dopo essere stata eletta a due riprese località più brutta della Svizzera, ha messo giù a sorpresa una solidissima candidatura per entrare addirittura a far parte del patrimonio culturale mondiale dell'Unesco. Eccola, la città che non ti aspetti, quella che non riesci a inquadrare, quella troppo spesso dimenticata.

Oggi, sull'onda di questa candidatura, con le iniziative culturali non ci si vuole più fermare. Per le ampie vie cittadine i 38'000 abitanti macinano proposte senza più timori di non essere presi sul serio, e senza più vergogna per il forte accento «montagnard», di quelli decisamente riconoscibili. Recentemente è stato restaurato il magnifico teatro all'italiana ed è stato disegnato il percorso turistico dedicato all'Art Nouveau, che va ad aggiungersi a quello sulle tracce di Le Corbusier, che qui è nato e ha fatto i primi passi da architetto.

Qualcuno già sogna eventuali omaggi all'altro grande enfant du pays, lo scrittore e poeta Blaise Cendrars, vero o presunto giramondo, oppure magari all'inatteso Louis-Joseph Chevrolet, quello che, emigrato in America, si è messo a costruire automobili e non certo orologi. Inoltre non mancano i musei, fra cui quello dedicato all'orologeria che però, attraverso interventi mirati, si vorrebbe rendere più dinamico, oppure gli spazi culturali più indipendenti, come l'ABC e il Bikini Test.

Al di là degli aspetti prettamente culturali e sociali che la caratterizzano, e forte di una consapevolezza e di un'autostima ritrovate, oggi La Chaux-de-Fonds, terza città romanda per numero di abitanti, guarda al futuro cosciente che potrà affron-



tarlo soltanto collaborando con le realtà vicine, siano esse cantonali o di oltre frontiera, e insistendo nello smarcarsi da quanto viene proposto altrove. Il settore orologiero continua peraltro ad essere trainante e la città resiste anche come polo micro e nanotecnologico e, anzi, ancora una volta assieme a Le Locle, comincia a riflettere sulle modalità di uno sviluppo territoriale transfrontaliero. Certo alcune difficoltà oggettive permangono, ricordiamoci che non siamo sull'Altopiano dove le vie di comunicazione abbondano, ed è soprattutto nel campo della mobilità che bisogna investire. Si parla allora di Transrun, il sistema dei trasporti neocastellano con il quale si prevede di migliorare le infrastrutture, in particolare ferroviarie, che collegano i tre principali centri del cantone, e del possibile scavo di una linea sot-

terranea fra Neuchâtel e La Chaux-de-Fonds. La città intende comunque restare operaia, tenendo fede allo stemma cittadino che rappresenta un alveare con le sue api, e conservare quella vocazione all'ospitalità che l'aveva fatta diventare la meta di generazioni intere di immigrati italiani. Il Consiglio di stato parla però di uno sviluppo che deve avvenire in modo sostenibile e desidera fare del mantenimento della vivibilità del centro e delle campagne circostanti un bastione, così da continuare a favorire l'insediamento delle famiglie nell'agglomerato. Insomma, da queste parti, passato il disorientamento iniziale, ci si rende ben conto della notevole importanza che non solo il cittadino, ma anche la classe politica intera assegna ai legami sociali, e forse anche in questo la città è davvero unica.



NELLE FOTO: in alto, case del centro città; qui sopra, la sinagoga (immagini di Christian Moccia).

ZIG-ZAG

Ovidio Biffi

Lo scilift di Davos e la crisi mondiale

Tra i tanti servizi giornalistici da Davos, mi permetto di sceglierne uno firmato da Regula Tanner sulla NZZ. Non rivaleggia con quelli dei «grandi inviati» - dai guru della CNN e del NYT sino ai più «nostrani» che al WEF ogni anno cercano di stare a galla, salvando se non altro le apparenze - ma propone uno «scoop» degno della massima attenzione: l'anniversario dello scilift ad ancora, cioè il padre di tutti gli scilift, entrato per la prima volta in funzione proprio nella stazione grigionese. Direte che sto scherzando. Io invece proverò a convincervi che la notizia dell'anniversario è uno straordinario e utile strumento di analisi economica e politica, quindi che può valere più la storia dello scilift di tanti articoli e grafici con cui in queste settimane si è cercato, con risultati tutti aleatori, di darci un'idea di quanto sta succedendo.

Prestiamo attenzione prima ancora che allo strumento, alla data: 1934. Quindi un momento non certo florido per le economie: cinque anni dopo il disastro di Wall Street, con il New Deal che ancora doveva far sentire la sua efficacia. Se guardiamo poi all'Europa, ecco che si vedono le prime avvisaglie della tragedia che la follia nazista di Hitler avrebbe imposto a milioni di uomini, giustificando la reazione contraria del suo omologo Stalin sul fronte del comunismo. C'erano quindi tutte le premesse per definire «assurdo» o «deviante» lo studio che l'ingegnere zurighese Constam aveva avviato proprio in concomitanza con il crollo di Wall Street: un mezzo di trasporto per consentire ai maestri di sci di avere più tempo a disposizione per sciare con i loro allievi, rispetto ai 6 minuti che mediamente ogni giorno potevano sfruttare dovendo risalire pendii con notevoli dislivelli, oltretutto innevati, a piedi. Nel 1930 il progetto veniva brevettato e nel dicembre del 1934 il primo scilift, commissionato da un albergatore contadino di Davos, entrava in funzione.

Abbiamo accennato all'insegnamento che questo anniversario ci tramanda: in un periodo economicamente difficile ecco che un ingegnere

e un imprenditore si lanciano nella promozione di un utile e nuovo mezzo di trasporto. Certo, ognuno insegna anche interessi personali. Ma non è forse la via da intraprendere oggi, per contrastare la situazione in cui ci troviamo e per spegnere i piagnistei e i cori pessimistici? Non so voi, ma io sono stanco di stare a sentire, a leggere, e spesso a interpretare, economisti, governanti e giornalisti che non fanno altro che guardare e riferire ciò che vedono negli specchietti retrovisori. È sicuramente necessario e utile «studiare» cosa non ha funzionato e chi ha sbagliato. Ma se dopo mesi le regole ancora non sono state mutate e i responsabili di certe devianze ancora non sono in condizione di non nuocere, non è forse tempo di mutare sistema? Per questo il servizio della giornalista della NZZ è quello che da Davos trasmette il messaggio più positivo: una storia semplice da cui è possibile capire che per uscire dalla crisi l'iniziativa del singolo, il genio personale, l'impegno a livello micro può valere più di tanti discorsi e diagnosi.

Lo scilift del 1934 a Davos ha sicuramente favorito lo sviluppo, meno di trent'anni (e con una guerra mondiale in mezzo) di centinaia di stazioni

invernali, ma ha anche avviato un indotto miliardario che va dal turismo in centinaia di stazioni invernali di montagna sino ad attrezzi e materiali sportivi in continua evoluzione, esattamente come le discipline sportive. Io non sono in grado di indicare qualche attività o qualche invenzione che consenta di ripercorrere la medesima strada e ripetere analoghe positive influenze. Tuttavia, dopo tante parole e tante dimostrazioni di indignazione e di scienza, dopo tante soluzioni contrabbandate dai governi di tutto il mondo per salvare il passato o i fallimenti (e l'Islanda è esempio che noi svizzeri dovremmo passare alla lente...), dovrebbe essere ormai chiaro che l'economia non può sperare di tornare a trainare la crescita soltanto con gli aiuti concessi e versati a innaffiatoio, quasi sempre a chi piange o grida di più. Non dimentichiamo il 1929 e la Grande Depressione, ma teniamo anche e sempre presente c'è voluta una guerra mondiale perché il mondo decidesse di rafforzare il sistema finanziario globale. Ora che le economie mondiali sono di nuovo in panne c'è una sola decisione da prendere: definire assieme nuove regole, inventare uno scilift che agevoli a tutti la risalita.